

**Weit entfernt von der Mobilitätsgesellschaft?
Zur Bedeutung von Nahräumlichkeit bei Freizeitwegen
von Suburbaniten im Umland von Berlin**

D i s s e r t a t i o n

**zur Erlangung des akademischen Grades
doctor rerum naturalium (Dr. rer. nat.)**

im Fach Geographie

eingereicht an der

Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät II
der Humboldt-Universität zu Berlin

von

Diplom-Geograph Thorsten Weist

Präsident der Humboldt-Universität zu Berlin
Prof. Dr. Dr. h.c. Christoph Marksches

Dekan der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät II
Prof. Dr. Peter Frensch

Gutachter / Gutachterin:

1. Prof. Dr. Elmar Kulke
2. Prof. Dr. Marlies Schulz
3. Prof. Dr. Barbara Lenz

Tag der Verteidigung: 06.07.2010

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Begriffliche, theoretische und empirische Grundlagen.....	6
2.1	Grundbegriffe I: Freizeit, Alltag, Mobilität, Verkehr	6
2.2	Grundbegriffe II: Raum, Soziodemographie und Lebensstile	11
2.3	Theoretische Grundlagen und empirischer Forschungsstand.....	14
2.3.1	Theoretische Grundlagen: Rational Choice-Ansatz, Lebensstilansatz, Post-Suburbia-Modell	14
2.3.2	Empirischer Forschungsstand I: Merkmalsausprägungen der Freizeitmobilität	22
2.3.3	Empirischer Forschungsstand II: Raum, Soziodemographie und Lebensstile als Erklärungsfaktoren der Freizeitmobilität.....	27
3	Forschungsdesign, Fragestellungen und Hypothesen	36
4	Untersuchungsraum Berliner Umland.....	41
4.1	Auswahl des Untersuchungsraums.....	41
4.2	(Post-)Suburbanisierung im Berliner Umland.....	42
5	Methodische Anlage der empirischen Untersuchung.....	52
5.1	Datenerhebung und Rücklaufquoten.....	52
5.2	Lebensstilkonzeption.....	59
5.3	Auswahl der Untersuchungsgebiete	61
5.4	Charakterisierung der Untersuchungsgebiete.....	62
6	Empirische Analysen.....	71
6.1	Bewohnerspezifische Charakterisierung der Stichprobe.....	71
6.2	Post-suburbane Freizeitinfrastrukturen im Berliner Umland?	73
6.3	Bedeutung nahräumlicher Freizeitmobilität und deren Ursachen.....	81
6.3.1	Bedeutung nahräumlicher Freizeitwege.....	81
6.3.2	Einflussvariablen auf die Zielwahl in der Freizeitmobilität.....	89
6.3.3	Ursachen für nahräumliche Freizeitmobilität.....	104

6.4	Bedeutung von Freizeitwegkopplungen?	114
6.4.1	Umfang der Freizeitwegkopplungen	114
6.4.2	Motive für Freizeitwegkopplungen	118
6.4.3	Räumliche Schwerpunkte der Freizeitwegkopplungen	130
6.4.4	Kopplungsakteure.....	134
6.5	Erklärungspotentiale von Lebensstilen für die Freizeitmobilität	136
7	Diskussion der Ergebnisse, Forschungsbedarf, praxisrelevante Schlussfolgerungen	144
8	Quellenverzeichnis	151
9	Anhang	163

Abbildungs- und Kartenverzeichnis

Abb. 1:	Forschungsdesign der Arbeit.....	36
Abb. 2:	Lebensstiltypen und Zuordnung der Indexwerte.....	60
Abb. 3:	Einwohnerzahlentwicklung 1990-2006 (Index: 1990 = 100) in den Gemeinden	64
Abb. 4:	Einwohnerzahlgröße und Anzahl der Freizeiteinrichtungen in den Untersuchungsgemeinden	75
Abb. 5:	Freizeitaktivitäten nach durchschnittlicher Wegedauer und durch- schnittlicher Aktivitätenhäufigkeit (pro Woche).....	82
Abb. 6:	Durchschnittliche Wegedauer infrastrukturorientierter Freizeitaktivitäten nach Zielräumen	84
Abb. 7:	Zielräume infrastrukturorientierter Freizeitaktivitäten.....	86
Abb. 8:	Mittelwertunterschiede bzgl. der Variablen „Zielwahl eigener Wohnort“	92
Abb. 9:	Mittelwertunterschiede bzgl. der Variablen „Zielwahl Umland“	92
Abb. 10:	Mittelwertunterschiede bzgl. der Variablen „Zielwahl Berlin“	93
Abb. 11:	Zielräume infrastrukturorientierter Freizeitaktivitäten nach räumlicher Lage der Untersuchungsgebiete	98
Abb. 12:	Zielwahl eigener Wohnort: Modellgüten der Erklärungsansätze.....	103
Abb. 13:	Anteile außerhäuslicher Freizeitaktivitäten nach Wochentag.....	121
Abb. 14:	Außerhäusliche Freizeitaktivitäten nach durchschnittlicher Aktivitätsdauer	123
Abb. 15:	Verteilung der Lebensstiltypen im Berliner Umland und in Berlin	138
Abb. 16:	Verteilung der Lebensstiltypen in Berlin, im Umland (ungewichtet) und im Umland (gewichtet nach den Variablenausprägungen für Berlin).....	141
Karte 1:	Untersuchungsgebiete nach Gebietstypen.....	63
Karte 2:	Räumliche Verteilung relevanter Freizeitstättenkonzentrationen im Berliner Umland	76

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Siedlungsstrukturdaten Berlin und Berliner Umland	43
Tab. 2:	Rücklauf der Fragebögen nach Untersuchungsgebieten	55
Tab. 3:	Rücklauf der Wegeprotokolle	57
Tab. 4:	Anzahl und Art der Freizeiteinrichtungen in den Untersuchungsgemeinden .	73
Tab. 5:	Post-suburbane Merkmale von Freizeiteinrichtungen im Berliner Umland ...	78
Tab. 6:	Freizeitziele in Berlin, differenziert nach Untersuchungsgebieten	87
Tab. 7:	Freizeiteinrichtungen nach Untersuchungsgebieten der Nutzer.....	99
Tab. 8:	Modellgüten (Varianzaufklärung) und Regressionskoeffizienten zur Zielwahl.....	101
Tab. 9:	Art und Umfang der Wegekopplungen	115
Tab. 10:	Art und Umfang der Wegekopplungen, differenziert nach Freizeit- aktivitäten	117
Tab. 11:	Außerhäusliche Freizeitaktivitäten nach durchschnittlicher Wegedauer (in Minuten, einfacher Weg)	124
Tab. 12:	Anteil der mit Arbeitswegen kombinierten Freizeitaktivitäten nach Zielräumen, differenziert nach dem Standort der Arbeitsstätte	131
Tab. 13:	Anteil der Freizeitwegekopplungen nach Räumen der Ausübung.....	132
Tab. 14:	Modellgüten (Varianzaufklärung) und Regressionskoeffizienten zur Aktivitätenhäufigkeit bei infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten...	140

Abkürzungsverzeichnis

FN	Fußnote
i.d.R.	in der Regel
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
σ	statistische Standardabweichung

Zusammenfassung

In der vorliegenden Dissertation wird die Bedeutung nahräumlich praktizierter Freizeitwege für Bewohner in zehn Untersuchungsgebieten im Berliner Umland untersucht. Im Zentrum der Analyse steht dabei die Identifizierung der diese Bedeutung verursachenden Erklärungsfaktoren, wobei als theoretische Zugänge zum einen der Rational Choice-Ansatz, zum anderen der Lebensstilansatz verwendet werden.

Die durch die empirische Analyse quantitativer und qualitativer Daten erzielten Ergebnisse zeigen, dass die Umlandbewohner ihre Freizeitwege zu einem erheblichen Anteil nahräumlich praktizieren. Den Hintergrund dafür bildet das im suburbanen Untersuchungsraum geringe Ausstattungsniveau mit Arbeitsstätten und Freizeiteinrichtungen, das die Bewohner vor die Herausforderung einer komplexen Alltags- und Mobilitätsorganisation stellt. Um den damit verbundenen Mobilitätsaufwand zu minimieren, versuchen die Bewohner, ihre Freizeitziele auf die im nahräumlichen Umland vorhandenen Einrichtungen zu konzentrieren, womit die Befragten ein den Annahmen des Rational Choice-Ansatzes entsprechendes nutzenmaximales Verhalten zeigen. Die nahräumliche Freizeitorientierung wird außerdem durch einen weiteren Einflussfaktor begünstigt: Die Entscheidung der Bewohner für ein im suburbanen Raum realisiertes Lebenskonzept impliziert gleichzeitig ihren Verzicht auf ein abwechslungsreiches, erlebnisorientiertes und damit mobilitätsintensives Freizeitverhalten. Insofern unterscheiden sich die Umlandbewohner wesentlich von den Bewohnern in Berlin, wie ein Vergleich mit den Ergebnissen einer ähnlichen Mobilitätsstudie für Berlin zeigt.

Aus diesen Ergebnissen leitet sich die praxisrelevante Schlussfolgerung ab, den suburbanen Raum nicht länger zu vernachlässigen, sondern entsprechend den Bedürfnissen seiner Bewohner und im Interesse einer verkehrssparsamen Freizeitmobilität mit Freizeiteinrichtungen aufzuwerten.

Summary

In this dissertation the importance of leisure mobility patterns near the place of living will be examined for ten investigation areas in the hinterland of Berlin. The analysis focuses on the identification of explanations that cause this importance. The applied theoretical foundation is mainly drawn from the Rational choice theory and the lifestyle theory.

The results that have been achieved by empiric analysis of quantitative and qualitative data show that people living in the hinterland mainly concentrate their leisure activities on the neighbourhood environment. The low endowment with places of work and leisure facilities in the suburban investigation areas is identified as main reason for this specific spatial orientation. Consequently, the inhabitants have to face the challenge of a complex organization of their everyday life and daily mobility. In order to minimize the necessary effort of daily mobility they try to concentrate their leisure activities on infrastructure near their place of living. In terms of time-consuming mobility management the respondents showed a most economical behaviour. This result is in accordance to the assumptions of the Rational choice theory. Furthermore, leisure activities near the place of living are influenced by another factor: People's decision on a concept of life in the suburban area simultaneously implies their abandonment on diversified and fun-oriented leisure activities that would lead to a time-consuming leisure mobility. According to a similar study on daily mobility for Berlin, the leisure behaviour and mobility pattern of the inhabitants of the suburbs differ considerably in comparison to that of the inhabitants of the urban core.

The results lead to a conclusion that might be important for practice: In the context of regional planning, the suburban area should not be neglected any longer but rather reevaluated with leisure infrastructure according to its inhabitant's needs and to a traffic saving leisure mobility.

1 Einleitung

„Urlaub 2009 heißt vor allem: abwarten, zu Hause bleiben oder Ziele in der Nähe suchen“¹ – mit diesen prägnanten Worten beschreibt der Freizeitforscher Horst Opaschowski die aktuellen Reisetrends der Deutschen unter besonderer Berücksichtigung der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise. Demnach erzeugt diese Krise eine zumindest kurzfristige Abkehr von dem bislang als stabilen Normalzustand bezeichneten Reiseverhalten, die anvisierten Zielgebiete räumlich immer weiter auszudehnen.

Dass sich dieses Muster eines sich permanent erweiternden räumlichen Aktionsradius nicht nur im periodisch auftretenden Urlaubsreiseverkehr, sondern insbesondere auch in der alltäglichen Freizeitmobilität widerspiegelt – dieser These wird in der wissenschaftlichen Mobilitätsforschung in Deutschland in jüngster Zeit ein zunehmender Erklärungsanspruch zugewiesen. Der Begriff alltägliche Freizeitmobilität subsumiert Wege, die aufgrund außerhalb der eigenen Wohnung durchgeführter Freizeitaktivitäten entstehen, wobei diese Aktivitäten ohne Übernachtung erfolgen. Studien zur Alltagsmobilität in den 1970er und 1980er Jahren sowie erste Freizeitmobilitätsuntersuchungen in den 1990er Jahren identifizierten v.a. räumliche und soziodemographische Merkmale als Erklärungsfaktoren für das Mobilitätsverhalten. Demnach induzierten in räumlicher Nähe der Wohnung gelegene Angebote die relativ größte Inanspruchnahme durch die Bewohner, sodass die Nutzung als lineare Funktion der räumlichen Entfernung modelliert werden konnte.² Zudem unterschieden sich soziodemographische Gruppen in ihrem Mobilitätsverhalten signifikant voneinander, wozu u.a. gruppenspezifische Rollenzuschreibungen beitrugen.³ Heute werden diese Zusammenhänge als nicht mehr ausreichend erklärungskräftig angesehen. Als Gründe für den abnehmenden Einfluss räumlicher Faktoren auf die Freizeitmobilität führen Forscher u.a. den Abbau von Raumwiderständen in Form von Kosten- und Zeitaufwänden sowie die fortschreitende Mobilisierung in Form des raumblinden motorisierten Individualverkehrs an. Das Aufsuchen nahräumlicher Freizeitangebote scheint also an Bedeutung zu verlieren und wird lediglich von bestimmten Bevölkerungsgruppen⁴ bzw. zu bestimmten Freizeitzwecken⁵ realisiert. Dem Einfluss soziodemographischer Merkmale auf die Freizeitmobilität wird ebenfalls eine Abnahme attestiert, die zugleich mit einer Einflusszunahme von individuellen Einstellungen und Orientierungen korrespondiert. Dieser auf der Lebensstilforschung basierende Forschungsansatz beinhaltet die Vermutung, dass neue und vielfältige

¹ OPASCHOWSKI, H.W. 2009, S. R1.

² Vgl. HOLZ-RAU, C. / KUTTER, E. 1995, S. 36-50; KAGERMEIER, A. 1997a, S. 145-151.

³ Vgl. insbesondere das Konzept der verhaltenshomogenen Gruppen von KUTTER, E. 1973, S. 69-85. Demnach führen die durch die Merkmale Erwerbsstatus, Geschlecht und Alter determinierten sozialen Rollen bei den Merkmalsträgern zu einem bestimmten Mobilitätsprofil: typisch für Erwerbstätige sind somit v.a. Arbeitswege, typisch für Hausfrauen unter anderem Einkaufswege.

⁴ Dies betrifft v.a. ältere Personen. Vgl. SCHEINER, J. 2002b, S. 66-70.

⁵ Dies betrifft v.a. den Ausflugsverkehr. Vgl. KLEMM, K. 1999, S. 47-48.

Mobilitätsoptionen zu einer Ausweitung individueller Aktionsräume in der Freizeitmobilität führen. Gesellschaftliche Individualisierungs- und arbeitsweltliche Flexibilisierungsprozesse führen dabei zu einer Auflösung vorhersagbarer Lebensverläufe und tragen zur Erweiterung der Handlungsspielräume bei.⁶

Wenngleich diese Zusammenhänge empirisch überwiegend fundiert sind, wird in den entsprechenden Studien ein entscheidender Mangel sichtbar: Die Untersuchungen zur Freizeitmobilität wurden bislang hauptsächlich in städtischen Gebieten durchgeführt, sodass sich der Erklärungsanspruch der beschriebenen Zusammenhänge v.a. auf diese Gebietskulisse beschränkt. Demgegenüber liegen zum suburbanen Raum erst wenige Studien vor. Insbesondere aber fehlen Untersuchungen in einem monozentrisch strukturierten Umland, das im Kontrast zur Kernstadt ein nur geringes funktionales Ausstattungsniveau aufweist.⁷ Gerade für diesen Raumtypus erscheint es aber aufgrund der defizitären Funktionsausstattung zweifelhaft, ob die Zusammenhänge auch hier gelten. In dieser Arbeit wird davon ausgegangen, dass räumliche Faktoren einen wesentlichen Einfluss auf Freizeitmobilität haben, und zwar in der Weise, dass nahräumliche Freizeitangebote von den Umlandbewohnern gewünscht und somit schließlich auch genutzt werden. Die Überlegungen hierzu sind folgende:

Der Umzug ins Umland stellt die Neubewohner vor die Herausforderung, ihre alltäglichen Aktivitäten räumlich teilweise neu zu strukturieren. Insbesondere im Untersuchungsraum erweist sich dies aufgrund der siedlungsstrukturell bedingten Anzahl und Dispersion der Angebote als schwierig. Die Alltagsorganisation umfasst neben den außerhäuslichen Freizeitaktivitäten auch die Wege zum Arbeitsplatz und zu den Einkaufsstätten. Umzugsbedingt müssen die Umlandbewohner wahrscheinlich nun z.T. längere Wege absolvieren. Da hierbei v.a. die Möglichkeiten der Wegeersparnis bei den Arbeitswegen eher gering sein dürften⁸, müssen sich räumliche Kompensationsstrategien v.a. auf die Freizeit- und Einkaufswege konzentrieren. Die Notwendigkeit einer nahräumlichen Freizeitorientierung könnte sich somit aus den Wechselwirkungen zwischen den drei Alltagsaktivitäten ergeben. Außerdem werden einige für die Bewohner wichtige und bislang in der Kernstadt genutzte Freizeitziele möglicherweise auch nach dem Umzug weiter aufgesucht. Um den damit verbundenen Mehraufwand in der Freizeitmobilität alltagspraktisch bewältigen zu können, dürften andere Freizeitziele nun stärker nahräumlich

⁶ Vgl. u.a. BECK, U. 1986; GIDDENS, A. 1995.

⁷ So wurden in jüngster Zeit zwar erstmalig Mobilitätsstudien durchgeführt, die einen Vergleich zwischen Kernstadt und Umland ermöglichen. Vgl. hierzu v.a. BECKMANN, K.J. et al. (Hrsg.) 2006; RUDINGER, G. / HOLZ-RAU, C. / GROTZ, R. (Hrsg.) 2006. Allerdings wurden für diese Untersuchungen bislang ausschließlich ökonomisch prosperierende bzw. polyzentrisch strukturierte Räume wie z.B. die Münchener Stadtregion oder das Rhein-Ruhr-Gebiet ausgewählt.

⁸ Diese Überlegung basiert auf der Annahme, dass die bisherige Arbeitsstelle nach dem Umzug i.d.R. beibehalten wird und die Möglichkeiten einer räumlichen Verlagerung sehr begrenzt sein dürften.

genutzt werden. Insofern erscheint eine räumlich praktizierte Funktionstrennung, bei der lediglich Naturaktivitäten im Umland erfolgen, Freizeitinfrastrukturen hingegen überwiegend in der Kernstadt genutzt werden, unwahrscheinlich. Vielmehr könnten einige infrastrukturorientierte Freizeitaktivitäten in der Kernstadt, andere hingegen im nahräumlichen Umland bzw. im Wohnort ausgeübt werden.⁹

Zusätzlich kann vermutet werden, dass sich unter den zugezogenen Haushalten überproportional viele Personen mit sehr begrenzten Zeitressourcen befinden. Dies betrifft v.a. Doppelverdienerhaushalte und Familien, die für ihre Alltagsorganisation Optimierungsstrategien konzipieren müssen. Eine mögliche Strategie könnte wiederum die Orientierung auf nahräumliche Freizeitangebote sein. Eine weitere Strategie könnte aber auch in der Kopplung von Wegen bestehen. Bei Wegekopplungen werden unterschiedliche Aktivitäten innerhalb eines Weges durchgeführt, ohne dass die ausführenden Personen zwischenzeitlich nach Hause zurück kehren.

Diese Überlegungen gehen somit von einer Dominanz von Restriktionen gegenüber Optionen für die Freizeitmobilität der Umlandbewohner aus. Diese Restriktionen werden auf der räumlichen und auch auf der soziodemographischen Ebene verortet. Unter diesen Bedingungen werden den in der Lebensstilforschung beschriebenen Mobilitätsoptionen bzw. der daraus resultierenden Ausweitung individueller Aktionsräume in der Freizeitmobilität eine nur geringe Bedeutung zugeschrieben. Für die im Untersuchungsfokus dieser Arbeit stehende Nahräumlichkeit in der Freizeitmobilität wird als zentrale zu erklärende Variable die Zielwahl verwendet, die eine Kategorisierung der Wegedauer nach der Nutzung von Freizeitangeboten in verschiedenen Räumen (Wohnort, Umland, Berlin) darstellt.

Zielstellung dieser Arbeit ist es, die Bedeutung nahräumlich absolvierter Freizeitwege für Bewohner in einem monozentrisch strukturierten Umland zu identifizieren. Damit verbunden sollen die diese Bedeutung verursachenden möglichen Erklärungsfaktoren, wozu räumliche, soziodemographische sowie lebensstilbezogene Einflussvariablen gehören, auf Basis von empirischen Auswertungen kritisch diskutiert werden.

Als Untersuchungsregion wird der suburbane Raum um Berlin gewählt, der als repräsentatives Beispiel eines monozentrisch strukturierten Umlands charakterisiert werden kann.¹⁰

⁹ Vgl. KRAU, I. 2003, S. 39; ADAM, B. 2005, S. 508.

¹⁰ Diese Charakterisierung begründet sich u.a. aus der stadtreionalen Arbeitsplatzverteilung, aus der relativ jungen Suburbanisierungstradition sowie aus der vorwiegend kernstadtdominierten Herkunftsverteilung der Umlandbewohner. Zu detaillierten Ausführungen hierzu siehe Kapitel 4.2.

Der Zielstellung dieser Arbeit liegen zwei Motive zugrunde:

Zum einen soll das Forschungsdefizit zur Freizeitmobilität in einem monozentrisch strukturierten Umland abgebaut werden. Um beurteilen zu können, inwieweit die Zielwahl bzw. die Dauer von Freizeitwegen eher von Restriktionen oder eher von Optionen beeinflusst werden, müssen die entsprechenden Indikatoren dokumentiert und in einen analytischen Bezug zueinander gesetzt werden. Hierzu sind Kenntnisse über die tatsächlich realisierte Freizeitmobilität der Umlandbewohner, über die diesen Handlungen zugrunde liegenden Motive sowie über das Ausstattungsniveau der Freizeitangebote im Untersuchungsraum notwendig.

Zum anderen können die Ergebnisse auch zu praxisrelevanten Schlussfolgerungen führen. So könnte sich die Vermutung bestätigen, dass infolge der beschriebenen Restriktionen die Umlandbewohner in ihrer Freizeitmobilität auf nahräumliche Freizeitangebote angewiesen sind. Falls diese aufgrund der Raumstruktur jedoch nicht in einem ausreichenden Ausmaß vorhanden sein sollten, ergeben sich damit Problemkonstellationen – bspw. ein verkehrlicher Mehraufwand oder Freizeitverzicht der Bewohner – die planungspraktisch berücksichtigt und aufgelöst werden sollten. Damit sind Fragen zur infrastrukturellen Gestaltung von Suburbia¹¹ angesprochen, die bislang aus verschiedenen Motiven überwiegend tabuisiert werden.

Die Zielstellung wird mit der Auswertung empirischer Daten, die im Rahmen des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Projekts „Alltagsmobilität im Berliner Umland“ erhoben wurden, umgesetzt. Dieses Forschungsprojekt wurde am Geographischen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin von 2006-2010 durchgeführt. Das Projektziel bestand darin, die Alltagsmobilität der Bewohner im Berliner Umland vor dem Hintergrund funktionsräumlichen Ausstattungsunterschiede im Untersuchungsraum zu analysieren und dabei den Einfluss räumlicher, soziodemographischer und lebensstilbezogener Faktoren herauszuarbeiten. Das Projekt unterteilte sich in drei parallel arbeitende Teilprojekte, in denen die Arbeits-, die Einkaufs- sowie die Freizeitmobilität untersucht wurden.

Das bestehende Forschungsdefizit erfordert eine vorwiegend explorative Arbeitsweise. Zum Untersuchungsgegenstand vorliegende empirische Erkenntnisse, die sich auf andere Raumkontexte beziehen, sollen für den ausgewählten Untersuchungsraum überprüft werden. Die Zielstellung beinhaltet gleichzeitig auch Fragen – bspw. bzgl. der Wegekopplungen –, die nur über die Generierung neuer Erkenntnisse geklärt werden können. Insofern wird einer empirischen Arbeitsweise gegenüber einer theoretischen Fundierung – die die Gefahr einer Perspektiveneinengung implizieren könnte – in dieser Arbeit der Vorzug gegeben. Gleichwohl werden zur Einordnung und Übertragbarkeit der Ergebnisse theoretische

¹¹ Die Begriffe „Suburbia“ und „suburbaner Raum“ werden in dieser Arbeit synonym verwendet und bezeichnen das mit der Kernstadt funktional verbundene Umland. Ebenso werden die Begriffe „Post-Suburbia“ und „Post-suburbaner Raum“ synonym verwendet.

Grundlagen in der beschriebenen Gewichtung einbezogen. Hierzu werden der Rational Choice-Ansatz, der Lebensstilansatz und das Post-Suburbia-Modell berücksichtigt. Mit dem Rational Choice-Ansatz¹² soll untersucht werden, inwieweit die Bewohner auf die vermuteten räumlichen und soziodemographisch verorteten Restriktionen ökonomisch rational im Sinne eines minimalen Freizeitwegeaufwands reagieren. Diesen möglichen Erklärungsmustern sollen die Annahmen des Lebensstilansatzes, dass Mobilitätsoptionen wichtiger und nahräumliche Freizeitorientierungen unwichtiger werden, überprüfend gegenüber gestellt werden. Im Zusammenhang mit dem funktionalen Ausstattungsniveau im gewählten Untersuchungsraum – und dessen in den beiden Theorieansätzen unterschiedlich bewerteten Relevanz für die Freizeitmobilität – soll das Post-Suburbia-Modell Aufschluss über den Entwicklungsstand und die Entwicklungsperspektiven der Freizeitangebotsausstattung geben. Mit dem Konzept der Post-Suburbanisierung bezeichnen Suburbanisierungsforscher eine zunehmende Ausdifferenzierung von Funktionsbereichen im Umland der Kernstädte und somit eine Reduzierung des funktionalen Ungleichgewichts zwischen beiden Raumeinheiten.¹³

Die vorliegende Arbeit umfasst neben der Einleitung weitere sechs Hauptkapitel. Im zweiten Kapitel wird neben der notwendigen definitorischen Bestimmung und Abgrenzung zentral verwendeter Begriffe der theoretische und empirische Forschungsstand zur Untersuchungsthematik dargestellt. Im dritten Kapitel werden auf Basis dieser Erkenntnisse forschungsleitende Fragestellungen und Hypothesen formuliert. Vor dem Hintergrund des ausgewählten Untersuchungsraums beleuchtet das vierte Kapitel die funktionalen Gegebenheiten und Entwicklungsprozesse im Berliner Umland unter besonderer Berücksichtigung möglicher post-suburbaner Entwicklungen. Das fünfte Kapitel stellt die methodische Anlage der empirischen Untersuchung vor, in dem die eingesetzten Methodeninstrumente, die verwendete Lebensstilkonzeption und die Auswahl und Charakterisierung der Untersuchungsgebiete beschrieben werden. Im sechsten und umfangreichsten Kapitel werden die empirischen Analysen, die sich an den entwickelten Fragestellungen und Hypothesen orientieren, präsentiert. Das siebente Kapitel beinhaltet die Diskussion der erzielten Ergebnisse und die Formulierung des weiteren Forschungsbedarfs. Eine Reflexion über praxisrelevante Schlussfolgerungen der Ergebnisse schließt diese Arbeit ab.

¹² Vgl. u.a. LANZENDORF, M. 2001a, S. 26-31; RÖLLE, D. 2005, S. 45-46.

¹³ Vgl. BRAKE, K. / DANGSCHAT, J.S. / HERFERT, G. 2001, S. 9.

2 Begriffliche, theoretische und empirische Grundlagen

In diesem Kapitel erfolgt zunächst eine Definitionsbestimmung der wesentlichen Begriffe. Da diesen Begriffen in den vorhandenen Studien ein oftmals unterschiedliches Begriffsverständnis zugrunde liegt, werden zur Einordnung in den Forschungsgegenstand die Unterschiede zum hier vorgenommenen Begriffsverständnis aufgezeigt. Anschließend wird der theoretische und empirische Forschungsstand zur Freizeitmobilität beleuchtet, soweit die Ergebnisse die Themenstellung dieser Arbeit betreffen. Ziel dieser Darstellung ist die Erfassung der relevanten erklärenden und zu erklärenden Variablen in einem Forschungsdesign. Dieses Forschungsdesign stellt den Analyserahmen für die sich anschließende Hypothesenbildung und die empirische Untersuchung dar.

2.1 Grundbegriffe I: Freizeit, Alltag, Mobilität, Verkehr

In der Einleitung wurde mehrfach der Begriff „alltägliche Freizeitmobilität“ verwendet und bereits kurz beschrieben. Da dieser Begriff die zu erklärende Variable dieser Untersuchung darstellt, ist an dieser Stelle eine detaillierte Definition erforderlich. Dazu muss dieser zusammengesetzte Terminus in seinen jeweiligen Einzelbegriffen separat betrachtet werden, da sowohl „alltäglich“, „Freizeit“ als auch „Mobilität“ in der wissenschaftlichen Literatur mit unterschiedlichen Inhalten assoziiert werden. Der Begriff „Mobilität“ unterscheidet sich zudem vom Begriff „Verkehr“.

Eine präzise Definition des Freizeitbegriffs ist trotz der assoziativ scheinbar leichten Zugänglichkeit äußerst schwierig. Neben dem Problem, dass verschiedene Fachdisziplinen verschiedene Freizeitdefinitionen verwenden¹⁴, kann auch in der lebenspraktischen Erfahrung unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen keine einheitliche Begriffsbestimmung hergestellt werden. So herrscht in der Freizeitforschung richtigerweise Konsens darüber, dass bspw. die täglich erlebbare freie Zeit von Arbeitslosen etwas Anderes darstellt als die Freizeit von Erwerbstätigen am Feierabend.¹⁵ Eine weitere Schwierigkeit stellt die nicht immer eindeutige Abgrenzung der Freizeit von anderen Funktionen, wie z.B. der Arbeit bzw. dem Einkauf dar.¹⁶ Individuen können sich in ihrem Wahrnehmungs- und Bewertungsschema, ob eine Tätigkeit als Freizeitaktivität einzuordnen ist oder nicht, z.T. erheblich voneinander unterscheiden.

Aufgrund dieser subjektiven Bewertungsvarianz klassifizieren Freizeitforscher mit sogenannten Negativdefinitionen Freizeit als eine Restzeitkategorie, also als diejenige Zeit,

¹⁴ Vgl. GÖTZ, K. et al. 2003, S. 6-9; LANZENDORF, M. 2001a, S. 32.

¹⁵ Diese Unterscheidung wird v.a. damit begründet, dass die freie Zeit von Arbeitslosen als zwangsweise Ausdehnung der arbeitsfreien Zeit und damit nicht als selbst gestaltete Freizeit empfunden wird. Vgl. GÖTZ, K. et al. 2003, S. 6.

¹⁶ Ein Beispiel für den Grenzbereich zwischen Freizeit und Arbeit sind Weiterbildungskurse, ein Beispiel für den Grenzbereich zwischen Freizeit und Einkauf sind Shoppingaktivitäten. Vgl. hierzu v.a. LANZENDORF, M. 1996, S. 8-10.

die den Individuen nach dem Ausüben aller anderen verpflichtenden Tätigkeiten verbleibt.¹⁷ Dem Vorteil dieser methodischen Vereinfachung steht jedoch der inhaltliche Nachteil gegenüber, dass damit noch keine Aussagen über den Untersuchungsgegenstand selbst getroffen werden. Aus diesem Grund wurden die heute gebräuchlicheren Positivdefinitionen konzipiert, in denen Freizeit als die Zeit bezeichnet wird, die eine Person nach ihren eigenen Bedürfnissen und Handlungsmotiven freiwillig ausgestalten kann.¹⁸ Parallel zu diesen beiden Ansätzen existieren „Ist-Definitionen“ und „Soll-Definitionen“, wobei erstere die tatsächlichen Ausprägungen des Freizeitverhaltens abbilden und letztere den Freizeitbegriff mit dem normativen Ideal der Selbstverwirklichung konnotieren.¹⁹

Ein für diese Arbeit verwendungsfähiger Freizeitbegriff muss folgende Voraussetzungen erfüllen: Aufgrund bislang defizitärer Erforschung der Freizeit im suburbanen Raum konzentriert sich die Untersuchung erstens auf eine möglichst detaillierte Abbildung der derzeitigen Ausprägungen des Forschungsgegenstands, während normative bzw. auf Verhaltensänderungen abzielende Kriterien im Hintergrund stehen. Zweitens müssen Freizeitbedürfnisse und -motive im Freizeithandeln infolge ihrer anzunehmenden Beeinflussung des Untersuchungsgegenstands zweifellos berücksichtigt werden. Diese subjektiven Hintergrundbedingungen sollen aber – wiederum aufgrund des Forschungsdefizits – empirisch erhoben werden unter Verzicht auf eine theoretisch begründete Begriffseinengung.²⁰ Und drittens muss die verwendete Freizeitdefinition operationalisierbar sein. Aus diesem Verständnis ergibt sich folgende Freizeitdefinition:

Freizeit ist diejenige Zeit, die den Individuen nach Verrichtung aller verpflichtenden Tätigkeiten verbleibt, wobei die Ausgestaltung dieser Zeit aus intersubjektiv unterschiedlichen Bedürfnissen und Handlungsmotiven erfolgt.

Der im Kontext der Mobilitätsforschung verwendete Alltagsbegriff subsumiert Handlungen, die routinemäßig bzw. mit einem zeitlich begrenzten Planungshorizont sowie in einem räumlich bekannten Umfeld erfolgen.²¹ Diese Handlungen beginnen und enden innerhalb eines Tagesverlaufs. Die wichtigsten Aktivitäten, die dieser Definition zugeordnet werden

¹⁷ Vgl. LANZENDORF, M. 1996, S. 11. Unter verpflichtenden Tätigkeiten werden bezahlte und unbezahlte Arbeitstätigkeiten sowie die physisch notwendige Regeneration subsumiert.

¹⁸ Erholung, Erlebnis, Kommunikation oder Bewegung können z.B. solche Handlungsmotive darstellen. Vgl. LANZENDORF, M. 2002, S. 19; ZÄNGLER, T.W. 2000, S. 152.

¹⁹ Vgl. LANZENDORF, M. 1996, S. 11-13; HOLZAPFEL, H. et al. 1999, S. 153-154. Wenngleich weder Negativdefinitionen mit den „Ist-Definitionen“ noch die Positivdefinitionen mit den „Soll-Definitionen“ gleichgesetzt werden können, ergeben sich jeweils doch erhebliche Überschneidungsbereiche: Negativdefinitionen bzw. „Ist-Definitionen“ intendieren primär eine methodisch einfache Handhabbarkeit des Untersuchungsgegenstands; Positivdefinitionen bzw. „Soll-Definitionen“ fokussieren dagegen auf eine begriffsinhaltliche Dimension, wobei allerdings das Problem subjektiver Bewertungsunterschiede auftreten kann.

²⁰ Neben dem Argument, dass eine am Selbstverwirklichungsideal orientierte Freizeitdefinition vermutlich nur einen Bruchteil aller Freizeitaktivitäten berücksichtigen würde, erscheint ein reflektierendes Einbeziehen dieses Anforderungskriteriums durch die Freizeittätigen schwierig und somit auch empirisch kaum erfassbar.

²¹ Vgl. LANZENDORF, M. 1996, S. 14.

können, sind demnach arbeiten²², einkaufen und Freizeit ausüben. Dies gilt definitionsgemäß nur, wenn innerhalb der Handlungsausübung keine Übernachtung enthalten ist, was bei den benannten Handlungen i.d.R. erfüllt sein dürfte. Bei Freizeithandlungen würden jedoch Urlaubsaktivitäten eine Definitionsverletzung darstellen, sodass Reisen, die mit Übernachtungen verbunden sind, nicht mit dem Alltagsbegriff erfasst werden. Zudem werden Urlaubsaktivitäten aufgrund der ihnen beigemessenen Bedeutung überwiegend langfristig geplant und die räumlichen Ziele liegen i.d.R. abseits des täglich vertrauten Bereichs.²³

Lanzendorf charakterisiert nicht nur den mit Übernachtungen verbundenen Reiseverkehr, sondern auch den ohne Übernachtungen erfolgenden Ausflugsverkehr als nicht-alltäglichen Freizeitverkehr.²⁴ In einer Untersuchung der Freizeitmobilität in einem suburbanen Raum kann die Begründung, der Ausflugsverkehr erfolge abseits des täglich vertrauten Raums, jedoch nicht angewendet werden, da Ausflugsaktivitäten für viele Umlandbewohner vermutlich bedeutsam sind und sich die Zielregionen mit dem alltäglichen Raum zumindest überschneiden. Zudem dürfte bei der Wahl der Ausflugsgebiete die Lage des Wohnorts einflussreich sein, womit eine zentrale Untersuchungsstellung dieser Arbeit tangiert wird. Aus diesen Gründen wird der Ausflugsverkehr als alltäglicher Freizeitverkehr berücksichtigt.

In einigen Mobilitätsuntersuchungen wird zudem die Freizeitmobilität von der Alltagsmobilität unterschieden, sodass zur letzteren lediglich die Arbeitsmobilität und die Einkaufsmobilität gezählt werden.²⁵ Inhaltlich begründen lässt sich diese Abgrenzung aufgrund des für alle drei Aktivitäten ähnlichen zeitlichen Planungshorizonts und räumlichen Erfahrungskontexts nicht und wird von den betreffenden Autoren auch nicht explizit vorgenommen. Es kann nur vermutet werden, dass die unterschiedlichen Ergebnisausprägungen der beiden Untersuchungsgegenstände eine Begründung für die begriffliche Trennung darstellen. Dies ist methodisch jedoch nicht notwendig und begriffsdefinitiv fragwürdig, sodass in dieser Arbeit der Alltagsbegriff alle drei benannten Aktivitätsbereiche umfasst.

²² Beim Arbeitsbegriff muss zwischen der auf Einkommenserzielung beruhenden Erwerbsarbeit und der ohne monetäre Entlohnung durchgeführten Reproduktionsarbeit unterschieden werden. Zur Reproduktionsarbeit gehören Tätigkeiten wie z.B. Kindererziehung, Betreuung und Versorgung hilfsbedürftiger Personen, Arbeiten im Haushalt. Vgl. ZÄGLER, T.W. 2000, S. 13.

²³ Vgl. BRIEGEL, R. 2002, S. 55.

²⁴ Vgl. 1996, S. 14.

²⁵ ZÄGLER (vgl. 2000, S. 12-14, 151) und KAGERMEIER (vgl. 1997a, S. 115) grenzen in ihren Studien diese beiden Untersuchungsgegenstände voneinander ab.

Der Mobilitätsbegriff unterscheidet allgemein zwischen räumlicher, sozialer und geistiger bzw. virtueller²⁶ Mobilität.²⁷ Die räumliche Mobilität differenziert sich wiederum in Wanderungsmobilität und Alltagsmobilität, wobei im thematisierten Forschungskontext insbesondere die Alltagsmobilität von Bedeutung ist.²⁸ Alltagsmobilität kann – soweit sich die Untersuchung wie in dieser Arbeit auf Personen und nicht auf Sachen bezieht – als in der Regel häufig wiederkehrende Ortsveränderung von Personen eines geographischen Raums innerhalb einer zeitlichen Periode charakterisiert werden.²⁹ Während Mobilität dabei aus der Perspektive der Individuen beschrieben wird, definiert sich der Verkehr aus der Sichtweise des Raums, in dem sich die Personen bzw. Verkehrsmittel³⁰ bewegen. Als Konsequenz müssen für Mobilität und Verkehr jeweils spezifische Indikatoren operationalisiert werden.³¹ Eine weitere begriffliche Unterscheidung charakterisiert Mobilität als eine durch Entfernung, Angebotsdichte und Verkehrsmittelwahl determinierte potentielle Erreichbarkeit von Zielen und Verkehr als realisierte Form der Ortsveränderung.³² Wenn bspw. eine räumliche Ausdünnung der Freizeitangebote längere Fahrtwege notwendig macht, um die Nutzung dieser Angebote im demselben Umfang wie vor der Ausdünnung sicherzustellen, wird zwar der Verkehr erhöht, nicht jedoch die Mobilität. Wenn im skizzierten Fallbeispiel der zur Zielerreichung notwendige verkehrliche Mehraufwand hingegen nicht realisiert wird – unabhängig davon, ob dies fehlenden Ressourcen oder entsprechenden Präferenzen geschuldet ist –, kann dies umgekehrt zu einer Einschränkung der Mobilität führen. Verkehrssoziologisch formuliert bedeutet diese Differenzierung, dass „Mobilität als

²⁶ Die virtuelle Mobilität wird in dieser Arbeit nicht berücksichtigt, da die Wechselbeziehungen zwischen häuslichen und außerhäuslichen Freizeitaktivitäten nicht den Untersuchungsgegenstand darstellen. Zum Überblick über ausgewählte empirischen Forschungen, inwieweit virtuelle Mobilität außerhäusliche Aktivitäten eher ersetzt bzw. eher neu induziert vgl. HAMMER, A. / SCHEINER, J. 2006, S. 21; FLOETING, H. 2002, S. 23-28.

²⁷ Vgl. RÖLLE, D. 2005, S. 28. Eine sehr ähnliche Unterteilung verwendet ZÄGLER (vgl. 2000, S. 20). Unterschiede zwischen verschiedenen Autoren ergeben sich lediglich im Gliederungsschema und weniger in der Identifizierung der Hauptkategorien (vgl. hierzu auch HAMMER, A. / SCHEINER, J. 2006, S. 19).

²⁸ Zwischen beiden Mobilitätsarten bestehen Interdependenzen, die auch für den ausgewählten Untersuchungsraum von Bedeutung sein können, die in dieser Arbeit jedoch nicht berücksichtigt werden können. Vgl. hierzu HAMMER, A. / SCHEINER, J. 2006, S. 24-26; HUNECKE, M. / SCHWEER, I.R. 2006, S. 148-151.

²⁹ Vgl. ZÄGLER, T.W. 2000, S. 21; ZÄGLER, T.W. / KARG, G. 2003, S. 52.

³⁰ Als Verkehrsmittel werden in dieser Arbeit sowohl die technischen Fortbewegungsmittel Pkw, ÖPNV und Fahrrad als auch – abweichend von einer klassischen Differenzierung in Verkehrsuntersuchungen – die Fortbewegung zu Fuß bezeichnet.

³¹ Mobilität kann bspw. über die personenbezogenen Anzahl, Wegstrecke oder Zeitdauer gemessen werden, wobei dies sowohl für eine einzelne Person als auch Personengruppen möglich ist. Verkehr wird hingegen bspw. über die Anzahl, Wegstrecke oder Zeitdauer von Wegen gemessen, die innerhalb einer festgelegten Gebietskulisse realisiert werden. Vgl. RÖLLE, D. 2005, S. 28-31; ZÄGLER, T.W. 2000, S. 21-22.

³² Vgl. SCHEINER, J. 2007, S. 688-690; RÖLLE, D. 2005, S. 25-31.

Bewegung in möglichen Räumen, Verkehr als Bewegung in konkreten Räumen“³³ aufgefasst werden kann. Verkehr fungiert somit als technisches Umsetzungsmittel der Mobilität.³⁴

Da in dieser Arbeit der Einfluss nahräumlich erreichbarer Freizeitangebote auf das Freizeitmobilitätsverhalten den vorrangigen Untersuchungsgegenstand darstellt, wird der Mobilitätsbegriff als definitorische Grundlage verwendet.³⁵

In der Zusammenführung dieser definitionsbezogenen Überlegungen ergibt sich nun folgende Begriffsbestimmung der alltäglichen Freizeitmobilität:

Alltägliche Freizeitmobilität bezeichnet die Bewegung und Beweglichkeit von Personen im geographischen Raum zur Realisierung gewünschter, außerhäuslicher, regelmäßiger und zeitlich begrenzter Aktivitäten.

Entsprechend der Zielstellung dieser Arbeit erfolgt eine Schwerpunktsetzung der für die alltägliche Freizeitmobilität relevanten Untersuchungsvariablen. Mögliche Indikatoren stellen v.a. die Verkehrsmittelausstattung, die Verkehrsmittelwahl, das Aktivitätenprofil,³⁶ die Aktivitätenhäufigkeit sowie die Zielwahl dar. Aufgrund der zu untersuchenden Fragestellung, inwieweit der Nahraum den Bewohnern für ihre Freizeitaktivitäten wichtig ist, fokussiert die Untersuchung auf die Zielwahl bzw. der damit verbundenen zurückgelegten Wegedauer. Bei der Zielwahl wird in die Nutzung von Freizeiteinrichtungen im eigenen Wohnort, im Umland und in Berlin unterschieden, wobei jeden der drei Zielräume eine spezifische Wegedauer beim Erreichen dort gelegener Freizeiteinrichtungen kennzeichnet. Eine Analyse der anderen Indikatoren erfolgt in dem Ausmaß, soweit Zusammenhänge mit der Zielwahl sichtbar sind bzw. soweit dies für das Verständnis der Freizeitmobilität im suburbanen Raum notwendig erscheint.³⁷ Bei der Zielwahl muss zudem berücksichtigt werden, dass sich Freizeitaktivitäten bzgl. ihrer Ortsgebundenheit voneinander unterscheiden. Das Spektrum der zum Untersuchungsgegenstand gehörenden außerhäuslichen Freizeitaktivitäten beinhaltet sowohl Aktivitäten, die nur an wenigen ganz konkreten Orten als auch Aktivitäten, die an vielen dispers verteilten Orten durchgeführt werden können. Freizeithandlungen umfassen demnach freiraumorientierte Aktivitäten (z.B. Naturaktivitäten), sozialorientierte Aktivitäten (z.B. außerhäuslich stattfindende Treffen mit Freunden oder Verwandten) sowie

³³ CANZLER, W. / KNIE, A. 2000, S. 31. Die von Verkehrssoziologen im Kontext dieser Mobilitätsperspektive häufig berücksichtigten Zusammenhänge zwischen räumlicher, sozialer und geistiger Mobilität, werden in dieser Arbeit, wie oben bereits ausgeführt, nicht untersucht.

³⁴ Vgl. TULLY, C.J. 2007, S. 33. Eine Übersicht weiterer – z.T. interessanter, für diese Arbeit aber nicht notwendiger – Unterscheidungen zwischen Mobilität und Verkehr findet sich bei SCHEINER, J. 2007, S. 689.

³⁵ Trotz der aufgezeigten Unterscheidungsnotwendigkeit können in dieser Arbeit Begriffe verwendet werden, die „Verkehr“ im Wortstamm haben – damit wird jedoch keine Unterscheidung zum Mobilitätsbegriff angestrebt. Vielmehr bedingt die in wissenschaftlichen Studien häufig erfolgte Gleichsetzung beider Begriffe eine Verwendungsbeliebigkeit, die beim nachträglichen Zitieren nun nicht mehr korrigiert werden soll. Grundlage bleibt die Aussage, dass der breiter gefasste Mobilitätsbegriff maßgeblich ist. Wenn eine Unterscheidung im Rahmen der Arbeit wichtig ist, wird explizit darauf hingewiesen.

³⁶ Das Aktivitätenprofil einer Person charakterisiert deren Präferenz bestimmter Freizeitaktivitäten.

³⁷ So können bspw. deutliche Zusammenhänge zwischen der Wegedauer und der Aktivitätenhäufigkeit auftreten. Zu näheren Ausführungen dieses Zusammenhangs siehe Kapitel 6.3.1.

infrastrukturorientierte Aktivitäten (z.B. das Aufsuchen von Freizeiteinrichtungen).³⁸ Freiraumorientierte als auch sozialorientierte Aktivitäten weisen eine geringe Ortsgebundenheit auf und können theoretisch überall stattfinden, da deren Ausübung an keine gebaute Infrastruktur gebunden ist.³⁹ Infrastrukturelle Aktivitäten zeichnen sich hingegen aufgrund der Immobilität der entsprechenden Freizeitangebote durch eine große Ortsgebundenheit aus. Um den Einfluss räumlicher Ausstattungsunterschiede auf die Freizeitmobilität untersuchen zu können, stehen infrastrukturelle Aktivitäten im Fokus dieser Arbeit.

2.2 Grundbegriffe II: Raum, Soziodemographie und Lebensstile

Nachdem im vorhergehenden Kapitel die zu erklärenden Variablen dieser Untersuchung begrifflich konkretisiert wurden, folgt nun für die erklärenden Variablen eine analoge Darstellung. Diese wird ergänzt durch die Diskussion der für die Themenstellung relevanten Erklärungspotentiale der drei Modelle für die Freizeitmobilität.

Die Diskussion des Einflusses räumlicher Faktoren auf die Freizeitmobilität erfordert eine Skizzierung des zugrunde gelegten Raumverständnisses.⁴⁰ Der Raum kennzeichnet hier die physische Verteilung von Infrastrukturen und Personen, wobei unter Infrastruktur Wohnungen, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitstätten sowie die baulichen Verkehrsverbindungen subsumiert werden. Als mobilitätsrelevante Faktoren können demnach das räumliche Ausstattungsniveau mit freizeitrelevanten Angeboten, die verkehrliche Infrastruktur sowie allgemeine siedlungsstrukturelle Kenngrößen abgeleitet werden. Vor dem Hintergrund des ausgewählten Untersuchungsraums müssen diese Variablen im Kontext der Suburbanisierung und Post-Suburbanisierung betrachtet werden.

Die räumliche Trennung der Grunddaseinsfunktionen erfordert bei Nutzung dieser Funktionen die Überwindung von Distanzen. Diese Distanzen können entweder als metrische Entfernungen oder als zur Distanzüberwindung benötigter Zeitaufwand gemessen werden. Je größer die Distanzen bzw. je weniger direkt die Verkehrsinfrastrukturen zwischen Wohnung und den zu erreichenden Aktivitätsstätten sind, umso größer wird der Raumwiderstand in

³⁸ Da diese Kategorisierung ein Unterscheidungsmerkmal des dokumentierbaren Freizeit-„Ergebnisses“ darstellt und nicht auf verursachende Bedürfnisse abstellt, tritt somit nicht das benannte Problem eines a priori eingegengten Freizeitbegriffs auf. Eine ähnliche Dreiteilung außerhäuslich relevanter Freizeitaktivitäten findet sich bei KAGERMEIER, A. 1997a, S. 145.

³⁹ Auch wenn dabei natürlich von einer bevorzugten Nutzung bestimmter Orte ausgegangen werden kann – bspw. Treffen mit Freunden in einer Wohnung oder Wanderungen in Erholungsräumen – handelt es sich eher um relativ ortsunspezifische Aktivitäten. Der geringe Einfluss räumlicher Variablen wurde empirisch insbesondere bei sozialorientierten Aktivitäten festgestellt. Vgl. dabei v.a. SCHLICH, R. / AXHAUSEN, K.W. 2002, S. 22; RAUPRICH, D. 2008, S. 160.

⁴⁰ Da der Raumbegriff in dieser Arbeit nicht im Zentrum einer theoretischen Auseinandersetzung steht, soll die Mehrdimensionalität des Raumverständnisses hier nicht detailliert erörtert werden. Für eine entsprechende Übersicht vgl. z.B. WERLEN, B. 2000, S. 167-264; WEICHHART, P. 1998, S. 75-88; KRAMER, C. 2005, S. 22-29; SCHEINER, J. 2002a, S. 20-30.

Form von Kosten- und Zeitaufwänden. Ein solches durch die Verkehrserreichbarkeit bestimmtes Raumkonzept unterstellt unter ökonomischen Prämissen die Orientierung auf die kürzesten und direktesten Wege. Gleichwohl können im Freizeitbereich auch Faktoren bedeutsam sein, die jenseits der verkehrlichen Erreichbarkeit liegen und die als soziale Erreichbarkeit umschrieben werden können.⁴¹ Soziale Erreichbarkeit bezeichnet die subjektive Bewertung von objektiven Raumstrukturen. Nahräumlich gelegene Angebote können ignoriert werden, weil bspw. die Qualitätsstandards den eigenen Bedürfnissen nicht entsprechen. Aber auch Faktoren wie z.B. „sich wohl fühlen“ oder „Vertrautheit empfinden“ können dazu führen, dass die damit assoziierten Orte stärker genutzt werden.⁴² Eine mögliche Operationalisierung der sozialen Erreichbarkeit stellt die Wohnumfeldzufriedenheit dar. Der verwendete Raumbegriff beinhaltet also sowohl eine objektive als auch eine subjektive Dimension.

Die Suburbanisierung als raumprägende Entwicklung kennzeichnet den ausgewählten Untersuchungsraum. Suburbanisierung ist die Verlagerung von Bevölkerung und Nutzungen aus der Kernstadt, dem ländlichen Raum oder anderen metropolitanen Gebieten⁴³ in das Umland der Kernstadt bei gleichzeitiger Reorganisation der Verteilung der Bevölkerung und Nutzungen im metropolitanen Gebiet.⁴⁴ In geringer Variation dazu werden Suburbaniten⁴⁵ hier als Personen bezeichnet, die nach 1990 in neu errichtete Wohngebiete des Untersuchungsraums gezogen sind, und zwar unabhängig von ihrer Herkunftsregion. In jüngster Zeit konstatieren Suburbanisierungsforscher post-suburbane Tendenzen in Umlandregionen hoch entwickelter Länder mit einer langfristigen Suburbanisierungstradition. Demnach werden im Umland der Kernstädte zunehmend Funktionsbereiche angereichert, die zuvor überwiegend nur den Kernstädten vorbehalten waren. Die im Umland neu entstehenden Pole des Arbeitens, des Einkaufens, der Bildung und der Freizeit korrespondieren mit einer sukzessiven Verlagerung radialer, kernstadtbezogener auf tangentialer, umlandorientierte Verkehrsströme.⁴⁶

Da neben den räumlichen auch soziodemographische und lebensstilbezogene Merkmale als Erklärungsgrößen der Freizeitmobilität in dieser Arbeit untersucht werden, müssen beide Begriffe kurz erläutert werden. Sowohl soziodemographische Merkmale als auch Lebensstile bezeichnen personenbezogene Merkmale, nach denen die Bevölkerung hinsichtlich der sozialen Ungleichheit strukturiert werden kann. Während soziodemographische Merkmale auf objektiven und unmittelbar messbaren Faktoren basieren, kennzeichnen Lebensstile

⁴¹ GÖTZ, K. 2007a, S. 125-127.

⁴² Vgl. HEYDENREICH, S. 2002, S. 59-76.

⁴³ Ein metropolitanen Gebiet umfasst räumlich eine Kernstadt und das dazugehörige Umland. Vgl. FRIEDRICHS, J. 1983, S. 169.

⁴⁴ Ebenda, S. 170.

⁴⁵ Die Begriffe Suburbanit und Umlandbewohner werden in dieser Arbeit synonym verwendet.

⁴⁶ Vgl. BURDACK, J. 2005, S. 8-10.

subjektive Ungleichheitsmerkmale, die insbesondere auf Einstellungsdifferenzen zurückzuführen sind. Als wesentliche bzw. mobilitätsrelevante soziodemographische Faktoren werden in dieser Arbeit das (Haushaltsnetto-)Einkommen⁴⁷, der formale Bildungsstand, die berufliche Qualifikation, das Geschlecht, das Alter, die Haushaltstruktur und der Erwerbsstatus untersucht.⁴⁸

Zusätzlich sollen die haushaltsbezogenen Zeitressourcen – definiert als Zeitmenge, die Haushalten nach Abzug ihrer für Pflichttätigkeiten aufgewendeten Zeit verbleibt⁴⁹ – aufgrund ihrer oben ausgeführten Einflusspotentiale auf die Freizeitmobilität analysiert werden. Diese Zeitressourcen können zwar nicht als typische soziodemographische Merkmale klassifiziert werden. Der Untersuchungskontext, die Ausprägung der Zeitressourcen als in hohem Maß soziodemographisch verankert zu definieren, erlaubt es aber, diese Zeitressourcen als eigenständige Kategorie innerhalb der soziodemographischen Faktoren aufzufassen. Gleichwohl müssen die Bezüge der Zeit auch zu anderen Merkmalsgruppen berücksichtigt werden.⁵⁰

Den theoretischen Hintergrund der Lebensstilforschung bilden die Diskussionen um den gesellschaftlichen Wertewandel.⁵¹ An die Stelle traditioneller Werte und durch soziale Schichtzugehörigkeit ausgelöste Restriktionen treten jetzt individuell wählbare Lebensentwürfe, sodass soziale Ungleichheit nunmehr durch unterschiedliche Einstellungen, Wertungen und Präferenzen produziert wird. Jeden Lebensstiltyp kennzeichnet eine spezifische Merkmalskombination aus diesen subjektiven Dimensionen, die sich in einem relativ stabilen Verhaltensmuster widerspiegelt.⁵² Neben Lebensstiluntersuchungen, die auf allgemeinen Einstellungsmustern basieren, gewinnen in jüngster Zeit Mobilitätsstiluntersuchungen, die auf mobilitätsspezifischen Einstellungen fokussieren, an Bedeutung.

⁴⁷ Wenn nicht anders angegeben bezieht sich die in dieser Arbeit verwendete Einkommensvariable auf das monatlich verfügbare Haushaltsnettoeinkommen.

⁴⁸ Einkommen, formaler Bildungsstand und berufliche Qualifikation werden häufig als Schichtmerkmale, sozioökonomische Faktoren oder vertikale Dimensionen sozialer Ungleichheit bezeichnet, Alter und Geschlecht hingegen als Lebenslagemerkmale bzw. horizontale Dimensionen sozialer Ungleichheit. Darüber hinaus wird z.B. die Haushaltstruktur teilweise den Lebenslagemerkmale, teilweise aber auch einer dritten Kategorie – den Lebensphasemerkmale – zugeordnet. Da für alle diese Merkmale empirische Nachweise einer Mobilitätsrelevanz vorliegen, wird auf eine solche Untergliederung in der Arbeit verzichtet. Die Nationalität bleibt aufgrund der bzgl. dieses Merkmals erwartbaren Homogenität der Stichprobe unberücksichtigt.

⁴⁹ Die Bezugsetzung auf die Haushaltsebene liegt darin begründet, dass bspw. die Zeitressourcen für eine Vollzeit erwerbstätige Person in einem Haushalt, in dem der Partner keiner Erwerbsarbeit nachgeht, insgesamt wahrscheinlich größer sind als in einem Doppelverdienerhaushalt, in dem beide Partner Vollzeit erwerbstätig sind.

⁵⁰ Nach Untersuchungen von KRAMER ist Zeit nicht nur interpersonell, sondern auch räumlich ungleich verteilt. Durch spezifische Merkmalskombinationen zwischen personenbezogenen und verkehrsinfrastrukturellen Faktoren in bestimmten Räumen zeichnen sich diese durch ein bestimmtes „Zeitpotential“ aus. Vgl. 2005, S. 397-412.

⁵¹ Vgl. BECK, U. 1986; HAMMER, A. / SCHEINER, J. 2006, S. 15-18.

⁵² Vgl. GEORG, W. 1995. Diese Verhaltensmuster finden z.B. ihren Ausdruck im Konsum, im Freizeitverhalten, in der Kommunikation und in der Alltagsästhetik. Vgl. HAMMER, A. / SCHEINER, J. 2006, S. 16.

Da Lebensstile zusammen mit dem Rational Choice-Ansatz den theoretischen Rahmen dieser Arbeit bilden, müssen neben dieser begrifflichen Klärung die konzeptionellen Grundlagen dieser Theorieansätze dargelegt werden. Dies erfolgt im nächsten Kapitel.

2.3 Theoretische Grundlagen und empirischer Forschungsstand

2.3.1 Theoretische Grundlagen: Rational Choice-Ansatz, Lebensstilansatz, Post-Suburbia-Modell

In diesem Kapitel sollen die in der Arbeit verwendeten theoretischen Modellgrundlagen erläutert werden, wobei dies im disziplinspezifischen Kontext der Mobilitätsforschung vorgenommen wird. Zuerst wird der Rational Choice-Ansatz beschrieben, anschließend erfolgt die Darstellung des Lebensstilansatzes. Da in dieser Arbeit das im Untersuchungsraum vorhandene Ausstattungsniveau mit Freizeitangeboten vor dem Hintergrund der Post-Suburbanisierung diskutiert werden soll, schließt die Vorstellung dieses Konzepts dieses Grundlagenkapitel ab.

Rational Choice-Ansatz

Rational Choice-Ansätze erklären das Mobilitätshandeln als Folge eines rationalen Entscheidungsprozesses von Individuen.⁵³ Die aus einem handlungstheoretischen Hintergrund stammenden Rational Choice-Ansätze wurden für die Mobilitätsforschung insbesondere in den 1990er Jahren bedeutsam. Diese Ansätze wurden v.a. für Untersuchungen zum Einfluss des Umweltbewusstseins auf die Verkehrsmittelwahl angewendet.⁵⁴ Das Modell besteht aus drei Komponenten: dem Entscheidungsprozess, dem Verkehrshandeln als Ergebnis dieses Prozesses sowie den Restriktionsbedingungen als vorgelagerte Einflussvariablen. In der Mobilitätsforschung existieren eine Vielzahl unterschiedlicher Rational Choice-Ansätze, wobei diese Differenzierungen alle drei Komponenten betreffen. In dieser Arbeit liegt der Fokus zum einen auf dem Verkehrshandeln, zum anderen auf den den Untersuchungsschwerpunkt bildenden Restriktionsbedingungen. Der Entscheidungsprozess als zwischen diesen beiden Komponenten liegende Ebene kann nur auf Basis von Interviewauswertungen sichtbar gemacht werden, in dem die das Verkehrshandeln determinierenden individuellen Bedürfnisse und Motive identifiziert werden.

Die zu erklärende Variable stellt entsprechend der Zielstellung dieser Arbeit die Zielwahl in der Freizeitmobilität dar. Der Theoriebezug auf Entscheidungsspielräume bzw. der empirisch häufig festgestellte Befund, dass diese besonders bei der Zielwahl vorhanden sind⁵⁵, stellen so ein weiteres Argument für die bevorzugte Verwendung dieser Variablen dar. Als potentielle

⁵³ Vgl. RÖLLE, D. 2005, S. 45.

⁵⁴ Vgl. LANZENDORF, M. 2001a, S. 29.

⁵⁵ Vgl. GSTALTER, H. / FASTENMEIER, W. / LEHNIG, U. 2006, S. 7-9.

Restriktionsbedingungen gelten v.a. die Raumstruktur, aber auch andere Faktoren wie soziodemographische Merkmale bzw. die Verkehrsmittelausstattung.⁵⁶ So können räumlich-infrastrukturelle Ausstattungsdefizite zu zeitlichen Engpässen im alltäglichen Mobilitätsverhalten der Individuen führen; zudem können finanzielle Einschränkungen einen limitierenden Faktor darstellen. Zum Entscheidungsprozess gehören die Informationsbeschaffung über die zur Verfügung stehenden Alternativen, die vergleichende Bewertung dieser Alternativen und die Auswahl der als nutzenmaximal angesehenen Alternative. Die Restriktionsbedingungen beeinflussen das Handeln in der Weise, dass dadurch die Menge der zur Verfügung stehenden Alternativen begrenzt wird. Individuen bewerten ihr Mobilitätsverhalten als rational bzw. nutzenmaximal, wenn die auf Basis ihrer Informationen ausgewählten Freizeitziele die geringsten metrischen oder zeitlichen Wegelängen erfordern bzw. mit minimalen monetären Kosten verbunden sind. Zu beachten ist, dass der Entscheidungsprozess immer auch von subjektiven individuellen Faktoren beeinflusst wird, sodass sich die Individuen in dem, was sie als rational bewerten, unterscheiden können.⁵⁷ Lanzendorf leistet durch das Einbeziehen von Handlungsroutinen eine zusätzliche Modellerweiterung.⁵⁸ Routinen reduzieren die Komplexität im Entscheidungsprozess und verkürzen so die Suche nach der optimalen Lösung. Routinen sind im Mobilitätshandeln empirisch häufig beobachtet worden⁵⁹ und treten v.a. bei sich oft wiederholenden Aktivitäten auf.⁶⁰ Entscheidungsprozesse werden in der Alltagsmobilität hingegen erst dann initiiert, wenn durch eine Änderung der Lebensumstände neue Rahmenbedingungen entstehen, die eine neue Wahlentscheidung abverlangen. Beispiele für solche Umbruchsituationen sind Wohnortwechsel in Regionen mit einer anderen Infrastrukturausstattung, lebenszyklische Veränderungen wie z.B. Familiengründung sowie Veränderungen auf der Ebene der Verkehrsmittelausstattung.⁶¹

Lebensstilansatz

Lebensstilansätze erklären das Mobilitätshandeln aus einer Akteursperspektive, die die Bedeutung individueller Einstellungen, Wünsche und Motive betont.⁶² Nicht „harte Faktoren“ als Restriktionsbedingungen, sondern „weiche Faktoren“ auf der Einstellungs- und

⁵⁶ Vgl. HARMS, S. / LANZENDORF, M. / PRILLWITZ, J. 2007, S. 737-741.

⁵⁷ Ein anschauliches Beispiel dafür stellt die Bewertung unterschiedlicher Verkehrsmittel durch Autonutzer dar: Kosten und Zeitaufwand für Autofahrten werden von ihnen meistens unter-, für die öffentliche Verkehrsmittelnutzung meistens überschätzt. Vgl. HARMS, S. / LANZENDORF, M. / PRILLWITZ, J. 2007, S. 736-737.

⁵⁸ Vgl. LANZENDORF, M. 2001a, S. 28-31.

⁵⁹ Vgl. GÖTZ, K. 2007a, S. 128. Bspw. erfolgen die Wahl des Verkehrsmittel und der benutzten Route meistens automatisiert. Vgl. LEHNIG, U. 2003, S. 81; GSTALTER, H. / FASTENMEIER, W. / LEHNIG, U. 2006, S. 7-9.

⁶⁰ Vgl. HARMS, S. / LANZENDORF, M. / PRILLWITZ, J. 2007, S. 736.

⁶¹ Vgl. RÖLLE, D. 2002, S. 133-139; RÖLLE, D. 2005, S. 203-204; HARMS, S. / LANZENDORF, M. / PRILLWITZ, J. 2007, S. 746-748.

⁶² Vgl. GÖTZ, K. et al. 2003, S. 57-59.

Motivebene steuern das Mobilitätsverhalten. Die Abstinenz der Restriktionsbedingungen wird als Ergebnis gesellschaftlicher Modernisierungsprozesse erklärt, die zu einer Wahlfreiheit führen: Die Akteure „können das eine oder das andere Verkehrsmittel wählen. Sie können eine längere oder eine kürzere Strecke fahren. Sie können sich in ihrer Freizeit für die eine oder für die andere Aktivität entscheiden.“⁶³ Als wichtigste Modernisierungsprozesse gelten die positive Wohlfahrtsentwicklung der Nachkriegsjahrzehnte, die Verbesserung der Bildungschancen für breite Bevölkerungsschichten, die stärkere Erwerbsarbeitsbeteiligung von Frauen, die Entstandardisierung von Haushalts- und Familienstrukturen sowie der durch höhere Einkommens- und Zeitressourcen verursachte Bedeutungsanstieg der Freizeit.⁶⁴ Zwar wird keine für alle Bevölkerungsgruppen gleichverteilte und absolute Handlungsfreiheit unterstellt, da Restriktionen als Rahmendbedingungen durchaus begrenzende Wirkungen entfalten können⁶⁵ – gleichwohl wird das Mobilitätshandeln immer vorrangig als Ausdruck eines spezifischen Lebensstils verstanden.

Welche Funktionen werden Lebensstilen zugeschrieben? Die Lebensstilforschung identifizierte in den 1980er und 1990er Jahren in westlichen Konsumgesellschaften dominante Handlungslogiken, die mit dem Verweis auf das Aufkommen einer sogenannten Erlebnisgesellschaft erklärt wurden.⁶⁶ Durch die wohlstandsbedingte Zunahme der Handlungsoptionen in vielen Lebensbereichen, die sich bspw. in einer Produktvielfalt in der Konsumgüterindustrie widerspiegelt, dient eine an Erlebnisorientierung geknüpfte Handlungslogik als hilfreiche Entscheidungshilfe bei der Produktwahl. Da sich die vielzähligen Produkte in ihren Grundfunktionen nicht voneinander unterscheiden, verlagern die Konsumenten ihre Entscheidungsebene auf sekundäre bzw. das eigene Empfinden bezogene Kriterien wie z.B. Produktästhetik.⁶⁷ Übertragen auf den Freizeitbereich kann die Wahl einer bestimmten Freizeitaktivität als Ergebnis einer an Erlebniskriterien orientierten Entscheidung interpretiert werden.⁶⁸ Neben der Funktion der Entscheidungshilfe können Lebensstile auch als Instrument zur Identitätsstiftung und zur Distinktion betrachtet werden. Ausgangspunkt stellt wiederum eine das einzelne Individuum überfordernde Optionsvielfalt dar, sei es bei der Suche nach anzustrebenden Lebenszielen oder der Positionsbestimmung im Freundeskreis. Die Auflösung traditioneller Bindungen erfordert bei der Entscheidungsfindung nunmehr eine stärkere Eigenverantwortung der Individuen.⁶⁹

⁶³ GÖTZ, K. et al. 2003, S. 58.

⁶⁴ Vgl. HAMMER, A. / SCHEINER, J. 2006, S. 16; SCHRÖDER, A. 2006, S. 110-112.

⁶⁵ Vgl. BECK, U. 1986, S. 116-117; SCHULZE, G. 1993, S. 15-21; KULINAT, K. 2003, S. 103-104.

⁶⁶ Vgl. OPASCHOWSKI, H.W. 1983, S. 116; SCHULZE, G. 1993, S. 33-54.

⁶⁷ Vgl. SCHULZE, G. 1993, S. 54-58.

⁶⁸ Im Gegensatz zu älteren Untersuchungen zu Entscheidungskriterien für bestimmte Sportarten (vgl. LÜSCHEN, G. 1963, S. 89-90) identifizieren jüngere Studien eine große Bedeutung von Lebensstileinflüssen (vgl. STAMM, H. / LAMPRECHT, M. 1996, S. 509-535; SZABO, D. 2004, S. 119). Vgl. auch SCHWARK, J. 2006, S. 321-324.

⁶⁹ Vgl. BECK, U. 1986, S. 20; 118-120.

Lebensstile vermitteln Identität auf kollektiver Ebene, indem sich die zugehörigen Mitglieder auf ein gemeinsames Reservoir an Vorstellungen, Symbolen oder Ausdrucksformen verständigen, an dem sich die Mitglieder orientieren können.⁷⁰ Damit wird die mit Wahlakten auf individueller Ebene verbundene Unterdeterminiertheit reduziert. Da die Zugehörigkeit zu einer Gruppe immer auch die Distinktion von anderen Gruppen impliziert, entstehen so in der Alltagspraxis unterschiedliche Lebensstiltypen.

Der Verweis auf diese unterschiedlichen Lebensstiltypen bedeutet dabei keinesfalls, dass nur wenige Grundtypen das Spektrum der Lebensstilforschung abbilden. Im Gegenteil, die durch die Modernisierungsprozesse ausgelöste Multioptionalität⁷¹ schlägt sich in einer Vielzahl ganz unterschiedlicher Lebensstile nieder. Diese Pluralisierung der Lebensstile geht in der Freizeitmobilität mit einer Diversifizierung der Freizeitwünsche und der Freizeitansprüche einher, die sich v.a. an der Bedeutungszunahme solcher Merkmale wie Abwechslung, Spaß- und Erlebnisorientierung und Qualität ablesen lässt.⁷² Die Diversifizierung führt gleichzeitig aber auch dazu, dass sich die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Lebensstiltyp innerhalb kurzer Zeit ändern kann.⁷³

Post-Suburbia-Modell

Die Post-Suburbia-Forschung analysiert funktionale Konfigurationen im Umland der Kernstädte und interpretiert diese als Weiterentwicklung der in der Phase der Suburbanisierung entstandenen Raumstrukturen. Die Suburbanisierung als Verlagerung von Bevölkerung und Nutzungen in das Umland trat erstmals in der Industrialisierungsphase im späten 19. Jahrhundert in westeuropäischen und nordamerikanischen Stadtregionen auf. In osteuropäischen Stadtregionen wurde dieser Prozess während der Zeit des Kalten Krieges bis zum Jahr 1989 unterbrochen. Aufgrund dieser zeitlich versetzten Staffelung entwickelte sich die Post-Suburbia-Forschung als Modellierung von mit klassischen Suburbanisierungsansätzen nicht mehr erfassbaren Phänomenen erstmals in den USA. Seither kann dort eine erhebliche konzeptionelle Ausdifferenzierung festgestellt werden, die insbesondere in den unterschiedlichen Forschungsfeldern der „Los Angeles School of

⁷⁰ Vgl. GEORG, W. 1995, S. 18.

⁷¹ V.a. in der Tourismusforschung wird in diesem Zusammenhang vom multioptionalen oder hybriden Kunden gesprochen, der keine homogenen Konsummuster aufweist. Dies beeinflusst schließlich auch die Tourismusanbieter, die eine vielfältige zielgruppenspezifische Produktpalette bereitstellen müssen. Vgl. HOPFINGER, H. 2006, S. 4-5.

⁷² Vgl. STEINECKE, A. 2002, S. 11.

⁷³ Vgl. SCHRÖDER, A. 2006, S. 112; KREISEL, W. 2003, S. 78.

Urbanism“⁷⁴ zum Ausdruck kommt. Die zentrale Aussage dieser Forschungsschule lautet, dass die Stadtentwicklung im Gegensatz zu früher nicht mehr vom Stadtzentrum ausgeht, sondern als Folge von Globalisierung, ökonomischer Restrukturierung und ubiquitär vorhandener infrastruktureller Vernetzung an zufälligen Standorten innerhalb der gesamten Stadtregion erfolgen kann, wobei die ökonomischen und demografischen Wachstumsdynamiken insbesondere in den Umlandregionen konzentriert sind.⁷⁵ In funktionsräumlicher Konsequenz entsteht somit eine fragmentierte und nicht-hierarchische Raumstruktur. Als prominentes Modell innerhalb der „Los Angeles School of Urbanism“ gilt v.a. das vom amerikanischen Journalisten Garreau entwickelte Edge-City-Konzept.⁷⁶ Da sich die Wesensmerkmale US-amerikanischer und europäischer Stadtentwicklung aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen erheblich voneinander unterscheiden⁷⁷, haben sich im europäischen Post-Suburbanisierungsdiskurs eigenständige Konzepte entwickelt, von denen insbesondere das von T. Sieverts entwickelte Zwischenstadt-Modell diesen Diskurs nachhaltig beeinflusste. Ausgelöst durch den Bedeutungsverlust des Modells der kompakten, dichten und funktionsgemischten Europäischen Stadt identifiziert Sieverts als gegenwärtig und zukünftig vorherrschendes Siedlungsmuster die sogenannte Zwischenstadt, ein diffuses Raummuster insulär verknüpfter Funktionsbereiche, das der klassischen Trennung zwischen Stadt und Land nicht mehr gerecht wird und somit auch kein eindeutiges Zentrum aufweist.⁷⁸ Trotz dieser konzeptionellen Vielfalt zeichnen sich post-suburbane Strukturen durch spezifische Hauptmerkmale aus, deren Ausprägungen sich diametral von denjenigen suburbaner Raumstrukturen unterscheiden. Dies betrifft die funktionsräumliche Konfiguration der Kernstadt und des Umlands, die alltäglichen Mobilitätsmuster der Bewohner sowie die jeweils ursächlichen Determinanten.

⁷⁴ Die Vertreter der „Los Angeles School of Urbanism“ beschreiben seit Mitte der 1980er Jahre Stadtentwicklungsprozesse in Los Angeles und leiten daraus verschiedene Stadtmodelle ab, für deren Aussagen sie auch in der internationalen Stadtentwicklungsdiskussion einen Gültigkeitsanspruch erheben. Für einen Überblick über diese Modelle – z.B. Edge Cities, Privatopia, Theme Parks und Fortified Cities – vgl. DEAR, M. 2005, S. 30-34.

⁷⁵ Ebenda, S. 33-35.

⁷⁶ GARREAU klassifiziert Edge Cities nach folgenden funktionalen Merkmalen: Edge Cities weisen mindestens 465.000m² Bürofläche, mindestens 56.000m² Einzelhandelsfläche sowie mehr Beschäftigte als Bewohner auf. Zudem müssen die Bewohner die Edge City als eigenständigen Ort wahrnehmen und die Edge City muss ihre urbanen Eigenschaften erst innerhalb der letzten 30 Jahre ausgebildet haben. Vgl. GARREAU, J. 1991, S. 6-7. Die Definition wurde nachträglich um das Kriterium des Einpendlerüberschusses erweitert.

⁷⁷ So führen in europäischen Stadtregionen siedlungsstrukturelle Voraussetzungen im nationalen Städtesystem, eine im Vergleich zu den USA geringere soziale, ökonomische und ethnische Problemvirulenz in den Stadtzentren, ein relativ gut entwickeltes öffentliches Verkehrssystem sowie der fortgeschrittene raumplanerische Einfluss öffentlicher Akteure zu einem – verglichen mit den USA – erheblich verminderten Funktionsverlust der Kernstädte. Vgl. MÜLLER, W. / ROHR-ZÄNKER, R. 2001, S. 35-38.

⁷⁸ Zu beachten ist, dass sich SIEVERTS in essayistischer Form mit der Europäischen Stadt kritisch auseinandersetzt; es handelt sich also um keine empirisch unterlegte Arbeit. Vgl. SIEVERTS, T. 1997, besonders S. 13-64.

In der suburbanen Phase weisen Kernstädte einen funktionalen Bedeutungsüberschuss gegenüber ihren Umlandregionen auf. Verlagerungsprozesse in das Umland konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Wohnbevölkerung bzw. die entsprechende Siedlungsstruktur. Die Bevölkerungssuburbanisierung wird durch eine Suburbanisierung von großflächigen und hinsichtlich der Betriebsformen bzw. der Produktpalette gering spezialisierten Einzelhandelsstätten⁷⁹ sowie von flächenextensiven Gewerbestätten ergänzt. Höherwertige Dienstleistungsarbeitsplätze sowie Freizeit- und Bildungsfunktionen verbleiben demgegenüber in der Kernstadt. Als räumliche Konfiguration erzeugt das Wachstum im Umland eine disperse und flächenhafte Siedlungsstruktur.⁸⁰ Im Gegensatz dazu wird in der post-suburbanen Phase die Kernstadtdominanz erheblich relativiert: Im Umland vollzieht sich eine quantitative und qualitative funktionale Anreicherung. Nunmehr entstehen auch höherqualifizierte Arbeitsplätze im Umland, wobei dies je nach räumlichem und gesellschaftlichem Kontext entweder eher komplementär oder eher substitutiv zur Kernstadtentwicklung verläuft.⁸¹ Darüber hinaus siedeln sich im Umland spezialisierte Einkaufsstätten⁸² sowie Freizeit- und Bildungsstätten an. In raumstruktureller Konsequenz lösen neu gebildete ökonomische Pole im Umland die für Suburbia charakteristischen flächenhaft-dispersen Siedlungsstrukturen ab. Diese Rekonzentrationsformen können unterschiedliche funktionsräumliche Ausprägungen aufweisen.⁸³ Als gemeinsame Merkmale gelten hingegen ihre Lage an (individual-)verkehrserschlossenen Umland- bzw. Grüne-Wiese-Standorten, die ausschließliche Berücksichtigung neu entstandener Einrichtungen, die überregionale funktionale Bedeutung sowie die relative funktionsgemischte Angebotsstruktur. Während bspw. ein monofunktional ausgerichtetes Einkaufszentrum im Umland eine für die suburbane Phase typische Form darstellt, kann die Kombination von Einkaufs- und Freizeitstätten unter einem Dach als charakteristisch für die post-suburbane Entwicklungsphase betrachtet werden.⁸⁴ Diese Ausdifferenzierungsprozesse im Umland

⁷⁹ Ein Beispiel hierfür stellen Fachmarktzentren dar, die durch einen hohen Flächenbedarf, eine geringe Flächenproduktivität aufweisende Sortimentsstruktur (z.B. Möbel, Heimwerkerbedarf) sowie fehlende funktionale Ergänzungsangebote (z.B. Gastronomie) charakterisiert sind. Vgl. KULKE, E. 2001, S. 62-63.

⁸⁰ Als synonyme Begriff hierfür wird im Suburbanisierungsdiskurs sowie in der Planungspraxis häufig der negativ konnotierte Begriff „Zersiedelung“ verwendet. Dieser die Kritik an der Suburbanisierung bündelnde Begriff suggeriert jedoch eine unzutreffende Dichotomisierung zwischen positiver kompakter Stadt und negativem suburbanen Umland, wodurch eine konstruktive Bestandsaufnahme und Gestaltung Suburbias erschwert wird. Vgl. HESSE, M. / KALTENBRUNNER, R. 2005, S. 16-21.

⁸¹ Während solche Entwicklungsprozesse des Umlands in den USA häufig auf Kosten der Kernstädte erfolgen – mit der Folge, dass dortige Innenstädte wesentliche Funktionsbereiche verlieren – lassen sich in europäischen Stadtregionen überwiegend komplementäre und somit auf Arbeitsteilung angelegte Prozesse beobachten. Vgl. BONTJE, M. / BURDACK, J. 2005, S. 328.

⁸² Diese Ausdifferenzierungsprozesse betreffen die Ansiedlung spezialisierter Betriebsformen (z.B. Urban Entertainment Center, Factory Outlet Center), die Erweiterung der Produktpalette (z.B. qualitativ hochwertige Sortimente) sowie Funktionsergänzungen (z.B. gastronomische Angebote). Vgl. PÄTZOLD, K. 2009, S. 113-114.

⁸³ Das Spektrum umfasst u.a. Büroparks, mixed-use developments, suburban corridors sowie Edge Cities als neu gewachsene multifunktionale Zentren. Vgl. BURDACK, J. 2005, S. 9-10.

⁸⁴ Vgl. MÜLLER, W. / ROHR-ZÄNKER, R. 2001, S. 27-31.

werden überwiegend im Kontext funktionsräumlicher Konfigurationen diskutiert. Veränderungen auf sozialstruktureller Ebene der Suburbaniten werden hingegen meistens nur ergänzend erwähnt. Demzufolge können nun auch im Umland sozialräumliche Polarisierungsprozesse auftreten⁸⁵, die die für die Suburbanisierungsphase charakteristische relativ homogene Bevölkerungsstruktur zunehmend auflöst.⁸⁶

Das Kernstadt-Umland-Verhältnis bzgl. der jeweiligen Funktionsausstattung determiniert die alltäglichen Mobilitätsmuster der Umlandbewohner. In Suburbia korrespondiert die monozentrische Raumstruktur mit einer überwiegend radial auf die Kernstadt ausgerichteten Alltagsmobilität. Während lediglich bestimmte Funktionen innerhalb des Umlands erreicht werden (können), muss für die Mehrzahl der Funktionen häufig die Kernstadt aufgesucht werden. Im Gegensatz dazu erweitert die funktionale Anreicherung des Umlands in der post-suburbanen Phase die Mobilitätsoptionen der Bewohner: Tangentiale, also innerhalb des Umlands erfolgende Mobilitätsmuster, lösen sukzessive die radialen Muster ab. Das Umland erfährt somit nicht nur eine funktionale Aufwertung, es wird auch immer stärker der Bezugsort im Alltagshandeln der Umlandbewohner. Inwieweit der Bedeutungsanstieg tangentialer Mobilitätsmuster gleichzeitig eine Verkürzung der Wegedauer impliziert, ist eine offene Frage und hängt davon ab, in welchem Ausmaß die suburbanen Wohngebiete mit den neuen ökonomischen Polen räumlich koinzidieren.⁸⁷ Unbestritten ist hingegen, dass tangentielle Wege im Vergleich zu radialen Wegen eine deutlich stärkere Nutzung motorisierter Individualverkehrsmittel erfordern.⁸⁸ In Relation zu den Analysen der funktionsräumlichen Ausreifung Suburbias nehmen Untersuchungen zu deren Auswirkungen auf die Alltagsmobilität der Umlandbewohner in der bisherigen Post-Suburbia-Forschung einen geringeren Stellenwert ein, sodass hierzu noch erhebliche Kenntnisdefizite vorherrschen.

Die Erklärung der Suburbanisierungs- und der Post-Suburbanisierungsprozesse erfolgt aus jeweils unterschiedlichen Argumentationsansätzen. Als ursächliche Determinanten der Bevölkerungssuburbanisierung in nordamerikanischen und westeuropäischen Stadtregionen können insbesondere soziale und ökonomische Aufstiegsprozesse identifiziert werden: zunehmende Wohlstandsentwicklungen, die das Wachstum einer einkommenskräftigen

⁸⁵ Vgl. BURDACK, J. 2005, S. 10; BRAKE, K. 2004, S. 59.

⁸⁶ Hierzu muss jedoch angemerkt werden, dass die Dominanz bestimmter Bevölkerungsgruppen im Suburbanisierungsprozess der ehemaligen Bundesrepublik (insbesondere Familien aus der Mittelschicht) lediglich ein enges, relativ frühes Zeitfenster umfasste, dem sich anschließend bereits eine Ausdifferenzierung anschloss. Für die Suburbanisierung in den neuen Ländern konnte bereits seit Prozessbeginn eine Diversifizierung der Sozial- und Haushaltsstrukturen – u.a. in der Altersverteilung der Suburbaniten – festgestellt werden. Vgl. ARING, J. / HERFERT, G. 2001, S. 49-54.

⁸⁷ In ausgeprägten polyzentrischen Stadtregionen, wo also relativ nahräumliche Bezüge zwischen Wohngebieten und ökonomischen Polen vorliegen dürften, kann diese Frage so beantwortet werden, dass tangentielle Mobilitätsmuster vergleichsweise kurze Wegedistanzen erfordern. Vgl. MOTZKUS, A. 2001, S. 64.

⁸⁸ Vgl. ARLT, G. 1999, S. 75-81.

Mittelschicht begünstigten, verbunden mit daraus resultierenden Wohnraum- und Flächenansprüchen sowie eine steigende Mobilisierung in Form von Automobilbesitz und infrastruktureller Erschließung.⁸⁹ Diese Entwicklungen förderten die Ansiedlung im Umland, die durch zusätzlich vorhandene Agglomerationsnachteile der Kernstädte noch verstärkt wurde.⁹⁰ Die Bevölkerungssuburbanisierung in den neuen Ländern nach 1990 vollzog sich unter anderen Rahmenbedingungen und weist dementsprechend gegenüber dem „westlichen Modell“ abweichende Merkmale auf. In diesem Zusammenhang müssen besonders die Auswirkungen der steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten für Wohnungsneubau bis in die zweite Hälfte der 1990er Jahre und die damit verbundenen renditeorientierten Steuerungsmechanismen im Suburbanisierungsprozess betont werden.⁹¹

Die Suburbanisierung von Einzelhandels- und Gewerbestätten steht in einem engen zeitlichen Zusammenhang mit der Bevölkerungssuburbanisierung, kann jedoch nicht als unmittelbare Folge davon interpretiert werden. Vielmehr bedingt der betriebliche Strukturwandel veränderte Standortanforderungen, die im Umland kostenoptimal erfüllt werden können.⁹²

Während die Prozesse der Suburbanisierung überwiegend erforscht sind und einen weitgehenden Forschungskonsens erkennen lassen, folgen die bislang vorgenommen Analysen post-suburbaner Entwicklungen zwei voneinander abweichenden Erklärungsansätzen: Im ersten Ansatz wird die post-suburbane Phase als Weiterentwicklung der Suburbanisierung aufgefasst. In diesem evolutionären Wachstumsprozess muss durch die Suburbanisierung eine kritische Masse an Bevölkerung, Infrastruktur und Dienstleistungen im Umland erreicht werden, die schließlich als Voraussetzung dafür dient, dass sich nun auch höherwertige Funktionen ansiedeln. Alternativ hierzu interpretiert der zweite Ansatz post-suburbane Entwicklungen im Kontext einer post-modernen Stadtentwicklung bzw. eines post-fordistischen Regimes. Die veränderten Rahmenbedingungen der Globalisierung führen demnach zu einer neuen Qualität im weltweiten Wettbewerb. Standortvorteile treten dabei besonders im Umland von Stadtregionen auf, zumindest wenn die entsprechenden Räume industriell wenig erschlossen sind, gleichzeitig aber auch funktionale Spezialisierungsvorteile aufweisen. In raumstruktureller Konsequenz werden herkömmliche konzentrische durch

⁸⁹ Vgl. BURDACK, J. 2001.

⁹⁰ Mögliche Agglomerationsnachteile der Kernstädte sind z.B. Verkehrs- und Umweltbelastungen, fehlende bauliche Erweiterungskapazitäten sowie soziale Konflikte, wobei die jeweilige Gewichtung kulturraumspezifisch erheblich variiert. Vgl. BURDACK, J. / HERFERT, G. 1998, S. 26-27.

⁹¹ Zu näheren Ausführungen hierzu vgl. BURDACK, J. / HERFERT, G. 1998, S. 34-46; BEYER, W. / SCHULZ, M. 2001, S. 123-128.

⁹² So führten beispielsweise im industriellen Sektor technologisch bedingte Veränderungen von der mehr- zur eingeschossigen Bauweise der Fabrikanlagen zu einer Flächenextensivierung und damit einer Standortgunst im Umland. Gleichwohl existieren zwischen den einzelnen Suburbanisierungsprozessen auch Rückkopplungs- und Verstärkungseffekte, bspw. die Verlagerung von Einzelhandelsstätten ins Umland, um eine Versorgung der Suburbaniten nahräumlich zu garantieren. Vgl. BURDACK, J. / HERFERT, G. 1998, S. 27; BURDACK, J. 2005, S. 9.

polyzentrische Muster abgelöst.⁹³ Infolge der relativ jungen Forschungstradition über post-suburbane Phänomene haben sich noch keine theoretisch oder empirisch fundierten Theorien herausgebildet. Die beiden benannten Ansätze stellen demzufolge lediglich Gedankenkonstrukte dar, die als Strukturierungshilfe bisheriger Forschungsarbeiten aufgefasst werden sollten.

In welcher Weise können die drei erörterten Theoriekonzepte – Rational Choice-Ansatz, Lebensstilansatz und Post-Suburbia-Modell – zur Analyse der Fragestellung dieser Arbeit, welchen Stellenwert nahräumlich erreichbare Freizeitziele für Suburbaniten einnehmen, herangezogen werden? Mit dem Rational Choice-Ansatz soll der Einfluss begrenzender Faktoren auf das Alltagshandeln der Umlandbewohner untersucht werden. Diese begrenzenden Faktoren werden einerseits räumlich auf der Ebene der Umlandausstattung mit infrastrukturorientierten Freizeitangeboten, andererseits soziodemographisch auf der Ebene von eingeschränkten Zeit- und evtl. auch Einkommensressourcen vermutet. Im Mittelpunkt der Analyse steht die Frage, inwieweit die Bewohner auf diese möglichen Restriktionsbedingungen ökonomisch rational im Sinne eines minimalen Freizeitwegeaufwands reagieren. Das Post-Suburbia-Modell dient in diesem Zusammenhang dazu, die im Umland vorhandene Freizeitinfrastruktur zu erfassen und einzuordnen sowie die Wechselwirkungen zwischen der Angebotsausstattung und deren Nutzung zu bestimmen. Der Lebensstilansatz betont hingegen eine zunehmende Entkopplung der Freizeitmobilität von räumlichen und soziodemographischen Bezügen bzw. einen wachsenden Einfluss individueller Einstellungen, Wünsche und Motive auf die Freizeitmobilität. Im Ergebnis führen diese Entwicklungen den Annahmen zufolge zu einer Ausweitung individueller Aktionsräume in der Freizeitmobilität.

Bevor der empirische Forschungsstand zu den somit benannten Einflussgrößen – räumliche, soziodemographische und lebensstilbezogene Faktoren – auf die Freizeitmobilität dargestellt wird, auf deren Grundlage später die forschungsleitenden Hypothesen und Fragestellungen formuliert werden sollen, erfolgt im folgenden Kapitel eine kurze Darstellung der Ausprägungen wesentlicher Freizeitmobilitätsindikatoren.

2.3.2 Empirischer Forschungsstand I: Merkmalsausprägungen der Freizeitmobilität

Seit Mitte der 1990er Jahre erfasst die Mobilitätsforschung zunehmend den bis dahin besonders im Vergleich zur Arbeitsmobilität wenig erforschten Bereich der Freizeitmobilität.⁹⁴ Untersuchungen im Kontext der Freizeit- und Tourismusgeographie

⁹³ Vgl. BURDACK, J. 2001, S. 190-191.

⁹⁴ Als Hintergrund für dieses späte Forschungsinteresse an der Freizeitmobilität kann ein verändertes Problembewusstsein für globale Klima- und Umweltschäden vor dem Hintergrund eines stetig wachsenden Freizeitverkehrs identifiziert werden. Vgl. LANZENDORF, M. 2002, S. 13.

konzentrierten sich vor dem 2. Weltkrieg auf deskriptive länderkundliche Darstellungen. Ab den 1960er Jahren vollzog sich unter dem Einfluss quantitativer Erhebungsverfahren und technisch-naturwissenschaftlicher Denkansätze eine Hinwendung zu räumlichen Distanzmodellen im Tourismusverkehr. Mit dem Aufkommen der Münchner Schule in der Sozialgeographie gewann die Forschungsdisziplin in den 1970er Jahren eine nun stärker auf individuelle Freizeitverhaltensweisen orientierte Ausrichtung. Anstelle von abstrahierenden Standortmodellen wurden nun die spezifischen Freizeiträume sozialer Gruppen und deren Raumansprüche analysiert. Die Untersuchungsräume konzentrierten sich dabei schwerpunktmäßig auf das Wohnumfeld und den Naherholungsraum. Der Bedeutungsanstieg des Freizeitsektors und – verbunden mit der Nachhaltigkeitsdebatte – des Massentourismus, die Ausdifferenzierung der Nachfragepräferenzen, die zur Entstehung neuer Freizeitarten beitrugen sowie die Einflüsse der Lebensstilforschung führten schließlich in den 1990er Jahren zu einem bis heute anhaltenden stark gewachsenen wissenschaftlichen Interesse, das eine „postmoderne Unübersichtlichkeit“⁹⁵ des Untersuchungsgegenstands hervorbrachte.⁹⁶ Der Versuch, die Unübersichtlichkeit der Ergebnisse zu strukturieren, ergibt den interessanten Befund, dass neben empirisch fundierten Forschungsergebnissen häufig auch Aussagen zum Untersuchungsgegenstand getroffen – und vielfach zitiert – werden, die plausible Argumentationsketten darstellen, denen die empirische Basis jedoch weitgehend fehlt. Die wissenschaftliche Auseinandersetzung reduziert sich dabei auf ein Austauschen von Schlagwörtern, die den jeweiligen Standpunkt untermauern sollen. Auf der einen Seite wird insbesondere das Modell der Europäischen Stadt bemüht, um damit den großen Einfluss räumlicher Faktoren auf die Alltagsmobilität zu belegen. Dichte Bebauungsstrukturen, funktionsgemischte Nutzungen sowie eine kompakte Stadtgestalt führen demnach zu kurzen Wegen und einer stärkeren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Zwar existieren mehrere Untersuchungen, die den Zusammenhang zwischen den Merkmalen der Europäischen Stadt und Mobilitätsindikatoren empirisch verarbeiten;⁹⁷ gleichwohl scheinen durch unzulässige Verallgemeinerungen häufig auch normativ verankerte Perspektiven in die wissenschaftliche Debatte einzufließen.⁹⁸ Auf der anderen Seite wird die Diskussion von denjenigen, die die Raumeinflüsse durch individuelle lebensstilbezogene Einflüsse auf die Alltagsmobilität ersetzt sehen, ebenfalls mit einprägsamen, gleichwohl genauso empiriearmen Schlagworten geführt. Während Begriffe

⁹⁵ STEINECKE, A. 1997, S. 7.

⁹⁶ Für einen detaillierteren Überblick zur Disziplingeschichte der Freizeit- und Tourismusgeographie und den jeweilig vorherrschenden Theorie- und Methodenkonzepten vgl. HOPFINGER, H. 2003, S. 2-17.

⁹⁷ Vgl. hierzu u.a. die Untersuchungen von KAGERMEIER, A. 1997a sowie SIEDENTOP, S. et al. 2005.

⁹⁸ So können Merkmale der Europäischen Stadt wie eine hohe Bebauungsdichte und Funktionsmischung durchaus mit relativ kurzen Arbeitswegen korrespondieren. Für Freizeitwege gilt dieser Zusammenhang jedoch häufig nicht (vgl. SIEDENTOP, S. et al. 2005, S. 119-123, 159-161), wobei Verfechter der Europäischen Stadt diese Differenzierung nicht immer explizit vornehmen.

wie „Regionalisierung von Lebensweisen“⁹⁹ und „individuelle Funktionstrennung“¹⁰⁰ als sprachlich zugespitzte Deutungsmuster den empirischen Bezug zumindest noch aufweisen, wird die Formulierung „entfernungsintensiver Lebensstil“¹⁰¹ meistens unabhängig davon verwendet. Entfernungssensible bzw. nahraumorientierte Lebensstiltypen werden hingegen kaum thematisiert und scheinen somit von untergeordneter Bedeutung zu sein. Sprachlich wird damit ein Zusammenhang zwischen Lebensstilfaktoren und Mobilitätsverhalten suggeriert (Modernisierung = mehr Wahlfreiheit = weite Freizeitwege), der empirisch aber so nicht haltbar ist.

Bevor die konkreten Zusammenhänge von räumlichen, soziodemographischen und lebensstilbezogenen Faktoren mit der Freizeitmobilität aufgezeigt werden, erfolgt zuerst eine kurze Darstellung der Ausprägungen wesentlicher Freizeitmobilitätsindikatoren.

In Deutschland wird für Freizeit Zwecke im Vergleich mit anderen Wegezwecken im Personenverkehr die größte Verkehrsleistung erbracht.¹⁰² Von Mitte der 1970er bis Anfang der 1990er Jahre fand ein enormes Wachstum der Freizeitverkehrsleistung statt. Seither können allerdings sowohl im Freizeitverkehr als auch im gesamten Personenverkehr deutliche Sättigungseffekte in der Entwicklung der Verkehrsleistung beobachtet werden (siehe Anhang 1).¹⁰³ Insofern gilt der häufig artikulierte Befund eines stetig wachsenden Freizeitverkehrs lediglich für Verkehrsentwicklungen der Vergangenheit und nicht für aktuelle oder gar zukünftige Trends.¹⁰⁴ Freizeitwege unterscheiden sich hinsichtlich der Wegedauer grundsätzlich von den Arbeits- und Einkaufswegen. Diese Wegedauerdifferenzen können insbesondere auf unterschiedliche Entfernungsempfindlichkeiten der drei Alltagsaktivitäten zurück geführt werden: So werden für Arbeitswege i.d.R. die größten Entfernungen in Kauf genommen, da die Nachfrage nach Arbeitsplätzen einen hohen Grad an Spezialisierung aufweist.¹⁰⁵ Demgegenüber ist die Bereitschaft für lange Wegedistanzen beim Lebensmitteleinkauf aufgrund der begrenzten Nachfragespezialisierung am geringsten

⁹⁹ Mit dem Begriff der „Regionalisierung von Lebensweisen“ bezeichnet HESSE, M. (2007, S. 282) die individuelle Verteilung der Grundfunktionen (wohnen, arbeiten, einkaufen, Freizeit ausüben etc.) über die gesamte Stadtregion. Damit werde das klassische Modell einer räumlich klar fixierten Alltagsorganisation (z.B. Wohnen im Umland und arbeiten in der Kernstadt oder Wohnen und arbeiten in der Kernstadt) abgelöst.

¹⁰⁰ Der Begriff der „individuellen Funktionstrennung“ (HESSE, M. 1999, S. 322) bezeichnet ein Mobilitätsverhalten, bei dem die realisierten Wegedistanzen größer sind als die Distanzen, die allein aufgrund der baulich-räumlichen Funktionstrennung notwendig wären. Die Inkaufnahme zusätzlicher Wegedistanzen wird als Ausdruck einer individuellen Distanzunempfindlichkeit gedeutet.

¹⁰¹ CANZLER, W. 2009, S. 317; HOLZAPFEL, H. et al. 1999, S. 168.

¹⁰² Die Verkehrsleistung bezeichnet im Personenverkehr das Produkt von beförderten Personen und der Entfernung. Zur Bedeutung des Freizeitverkehrs vgl. auch HEINZE, G.W. / KILL, H.H. 1998, S. 11-17.

¹⁰³ Vgl. BMVBS 2008, S. 218-219.

¹⁰⁴ Vgl. hierzu GSTALTER, H. 2003, S. 105-107.

¹⁰⁵ Vgl. SCHEINER, J. 2002a, S. 28. Arbeitswege weisen in Deutschland im Durchschnitt eine Wegedauer von ca. 27 Minuten (einfacher Weg) auf. Vgl. INFAS / DLR 2010, S. 99.

ausgeprägt.¹⁰⁶ Die durchschnittliche Entfernungsempfindlichkeit bei Freizeitwegen liegt dagegen zwischen diesen beiden Polen. Dieser aktivitätsspezifische Akzeptanzgrad in der Distanzüberwindung erklärt zumindest teilweise die unterschiedlichen Wegedauern. Im Freizeitverkehr beträgt die durchschnittliche Wegedauer in Deutschland ca. 32 Minuten (einfacher Weg),¹⁰⁷ wobei Ziele für Natur- sowie für sozialorientierte Aktivitäten eher überdurchschnittliche, Ziele für infrastrukturorientierte Aktivitäten eher unterdurchschnittliche Wegedauern erfordern.¹⁰⁸ Diese auf Durchschnittswerten basierenden Relationen variieren natürlich nach dem betrachteten Wohnort der Befragten, sodass im Vergleich dazu für den gewählten Untersuchungsraum bspw. bei Naturaktivitäten deutlich kürzere Wegedauern erwartet werden können. Zeitreihenuntersuchungen zum Ausflugsverkehr in der Stadtregion Berlin-Brandenburg – der eine deutliche Dominanz von Naturaktivitäten aufweist¹⁰⁹ – belegen selbst bei Berliner Ausflugs Gästen eine ausgeprägte Nahraumorientierung,¹¹⁰ die jedoch von Ausflugs Gästen mit Wohnsitz im Land Brandenburg noch deutlich übertroffen wird.¹¹¹ Bei den sozialorientierten Aktivitäten muss insbesondere zwischen Besuchswegen zu Verwandten und Besuchswegen zu Freunden differenziert werden, da letztere aufgrund der flexibleren Wählbarkeit der Bezugspersonen kürzere

¹⁰⁶ Vgl. ZÄNGLER, T.W. 2000, S. 83-84. Einkaufswege weisen in Deutschland im Durchschnitt eine Wegedauer von ca. 15 Minuten (einfacher Weg) auf. Vgl. INFAS / DLR 2010, S. 99.

¹⁰⁷ Somit kann für Freizeitwege zwar eine längere Wegedauer im Vergleich zu den Arbeitswegen festgestellt werden. Die Wegelänge ist bei Freizeitwegen mit durchschnittlich 14 km jedoch etwas geringer als der entsprechende Wert bei den Arbeitswegen (15 km). Vgl. INFAS / DIW 2004, S. 92-94. Dies erklärt sich aus der höheren Pkw-Orientierung bei Arbeitswegen im Vergleich zu den Freizeitwegen. Vgl. INFAS / DLR 2010, S. 120-121.

¹⁰⁸ Vergleichbare Studien weisen dieselben Relationen zwischen diesen unterschiedlichen Wegezwecken auf, wenngleich die jeweiligen Durchschnittswerte Abweichungen erkennen lassen. So ergibt eine Freizeitmobilitätsstudie, die auf Befragungen der deutschsprachigen Bevölkerung Bayerns beruht, für die Wegedauer im Freizeitverkehr einen Durchschnittswert von 20 Minuten. Vgl. ZÄNGLER, T.W. / KARG, G. 2002, S. 158-159.

¹⁰⁹ Die von Berliner Ausflugs Gästen im Land Brandenburg mit Abstand am häufigsten durchgeführten Ausflugsaktivitäten stellen Spaziergänge und Wanderungen dar (82% der Befragten), gefolgt von Gaststättenbesuchen (67%). Vgl. KLEMM, K. / LUND-DURLACHER, D. 2007, S. 249. Zwar werden zunehmend auch Thermal- und Freizeitbäder in Brandenburg genutzt bzw. Stätten mit preußischen Geschichtsbezügen aufgesucht (Potsdam, Rheinsberg), die vorherrschende Assoziierung des Landes Brandenburgs als Naturraum bleibt in der Wahrnehmung der Ausflugs Gäste aber bestehen. Vgl. MATTHIES, B. 2004, o.S.

¹¹⁰ So besuchen Ost-Berliner Ausflugs Gäste überwiegend Ziele im östlichen Berliner Umland (bspw. Woltersdorf, Königs Wusterhausen, Strausberg, Chorin), West-Berliner Ausflugs Gäste hingegen v.a. Ziele im westlichen Umland (Potsdam, Werder, Caputh). Die hohe Relevanz nahräumlicher Ausflugsziele spiegelt sich auch in der hohen Bedeutung der S-Bahn-Erreichbarkeit der Zielregionen wider: So zählen Potsdam, Oranienburg und Königs Wusterhausen zu den beliebtesten Ausflugszielen, während weiter entfernt gelegene Ziele im Spreewald und in der Schorfheide erst an sechster bzw. zehnter Stelle genannt werden. Vgl. KLEMM, K. 1999, S. 47-48. Vgl. hierzu auch ROCH, I. 1998, S. 272-290.

¹¹¹ Während die Ziele der Berliner Ausflugs Gäste überwiegend im Land Brandenburg liegen, nutzen Brandenburger Ausflugs Gäste häufig Regionen in ihrer nahräumlichen Umgebung. Vgl. KLEMM, K. / LUND-DURLACHER, D. 2007, S. 239.

Wegedauern aufweisen.¹¹² Auch innerhalb der infrastrukturorientierten Aktivitäten variieren die durchschnittlichen Wegedauern, wobei in verschiedenen empirischen Analysen teilweise unterschiedliche Ergebnisse erzielt werden: Kulturelle Aktivitäten werden hauptsächlich in größeren Städten durchgeführt, relativ unabhängig davon, wie weit der Wohnort von diesen Zielen entfernt liegt.¹¹³ Dieses Resultat trifft dabei sowohl auf hochkulturelle Aktivitäten wie z.B. Theater-, Konzert- und Museumsbesuche, aber auch auf unterhaltungskulturelle Aktivitäten wie z.B. Kinobesuche zu. Gastronomische Aktivitäten zeigen dagegen ein relativ breit gestreutes Entfernungsspektrum, wobei die Nutzer aber vorwiegend Einrichtungen im eigenen Wohnort bzw. in den angrenzenden Orten aufsuchen.¹¹⁴ Die größten Divergenzen bzgl. der Auswertungsergebnisse weisen Studien zu Freizeitwegen zu Sport- & Wellnesseinrichtungen auf: Während Kagermeier bei diesen Wegen eine hohe Wohnortorientierung nachweist,¹¹⁵ dokumentiert eine Freizeitmobilitätsstudie für ältere Personen im suburbanen Raum hingegen vorwiegend auf Gemeinden außerhalb des eigenen Wohnorts ausgerichtete Nutzungsmuster.¹¹⁶ Diese Varianzen lassen die Schlussfolgerung zu, dass diese nicht nur auf unterschiedliche Entfernungsempfindlichkeiten,¹¹⁷ sondern auch auf infrastrukturelle Ausstattungsunterschiede zurück geführt werden können.

Den Freizeitverkehr kennzeichnet eine hohe Pkw-Orientierung: So wird etwa 76% der Freizeitverkehrsleistung in Deutschland durch die Pkw-Nutzung erbracht.¹¹⁸ Dies resultiert insbesondere aus zwei freizeitspezifischen Besonderheiten: Zum einen weisen Freizeitziele im Vergleich zu anderen Alltagszielen eine stärkere räumliche Dispersion und damit verbunden geringe Anbindung an ÖPNV-Haltepunkte auf.¹¹⁹ Dies gilt – wie Bahrenberg für zwei Bremer Umlandgemeinden nachweist – in besonderem Maß für Haushalte im suburbanen Raum.¹²⁰ Zum anderen werden viele Freizeitaktivitäten relativ spontan durchgeführt, sodass die

¹¹² Eine Mobilitätsuntersuchung in Südbayern zeigt, dass bei nur etwa 33% der befragten Haushalte deren Verwandten hauptsächlich im Nahraum (Wohnort und Nachbargemeinden) leben, aber bei 60% der befragten Haushalte deren Freunde in diesem Nahraum wohnen. Vgl. KAGERMEIER, A. 1997a, S. 152. Auch ZÄGLER konstatiert diesen Zusammenhang: Seinen Ergebnissen zufolge sind die durchschnittlichen Wegelängen bei Besuchen bei Freunden um etwa ein Drittel kürzer als die Wegelängen bei Verwandtschaftsbesuchen. Vgl. 2000, S. 85-87.

¹¹³ Vgl. KAGERMEIER, A. 1997a, S. 146-148. In der Untersuchung von ZÄGLER nehmen Wege zu Kultureinrichtungen 10% an allen Freizeitwegen ein, weisen aber gleichzeitig einen Anteil von 13% an der Gesamtweglänge aller Freizeitaktivitäten auf. Vgl. 2000, S. 85.

¹¹⁴ Vgl. KAGERMEIER, A. 1997a, S. 146-151; ZÄGLER 2000, S. 82-88.

¹¹⁵ Vgl. 1997a, S. 147.

¹¹⁶ Vgl. RAMATSCHI, G. 2006, S. 75.

¹¹⁷ In diesem Kontext erscheint auch der für Freizeitaktivitäten gültige Zusammenhang zwischen Wegelänge und Aktivitätenhäufigkeit interessant. So werden häufig durchgeführte Aktivitäten v.a. im Nahraum durchgeführt, während für seltenere Aktivitäten längere Wege akzeptiert werden. Entsprechende Zusammenhänge wurden bspw. für sozialorientierte Aktivitäten nachgewiesen (vgl. KAGERMEIER, A. 1997b, S. 320-321), zeigen sich aber auch grundsätzlich bei allen Freizeitwegen. Vgl. ZÄGLER, T.W. 2000, S. 87, Abb. 5.6.

¹¹⁸ Vgl. BMVBS 2008, S. 219.

¹¹⁹ Vgl. LANZENDORF, M. 2001b, S. 80.

¹²⁰ Diese starke räumliche Dispersion der Freizeitziele basiert im Wesentlichen auf infrastrukturelle Ausstattungsunterschiede zwischen den Wohnorten und oberzentralen Städten. Vgl. 2004, S. 83-87.

Verkehrsmittelwahl bei außerhalb der Berufsverkehrszeiten erfolgenden Freizeitwegen häufig zugunsten des Pkw ausfällt.¹²¹ Diese Dominanz des Pkw relativiert sich jedoch, wenn bei der Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung das Freizeitverkehrsaufkommen – also die Anzahl der Freizeitwege – zugrunde gelegt wird: So entfallen 49% aller Freizeitwege auf den Pkw, 7% auf den ÖPNV, 11% auf das Fahrrad und 33% auf Fuß-Wege.¹²²

Zur Kopplung von Freizeitwegen mit anderen Alltagswegen liegen bislang keine differenzierten Erkenntnisse vor. So wird für den Freizeitverkehr im Allgemeinen zwar eine hohe Kopplungsaffinität vermutet,¹²³ konkrete Studien lassen Rückschlüsse jedoch nur für den Ausflugsverkehr sowie für die Kopplungsneigung bestimmter Bevölkerungsgruppen zu. Naturaktivitäten werden demnach häufig mit Gastronomiebesuchen kombiniert.¹²⁴ Frauen führen im Durchschnitt mehr Wegekopplungen durch als Männer, was mit der wegezahlbedingten komplexeren Alltagsmobilität der Frauen erklärt wird.¹²⁵ Dieses Ergebnis bezieht sich jedoch nicht explizit auf die Freizeitmobilität, sondern fokussiert auf die gesamte Alltagsmobilität. Außerdem werden ausgeprägte Kopplungsaktivitäten in Städten mit einer differenzierten Angebotsstruktur festgestellt;¹²⁶ inwieweit solche Muster allerdings auch für den suburbanen Raum zutreffen können, bleibt offen.

2.3.3 Empirischer Forschungsstand II: Raum, Soziodemographie und Lebensstile als Erklärungsfaktoren der Freizeitmobilität

Im Folgenden werden relevante empirische Ergebnisse, die den Einfluss räumlicher, soziodemographischer und lebensstilbezogener Faktoren auf die Freizeitmobilität untersuchen, dargelegt. Untersuchungen zur Freizeitmobilität identifizieren v.a. diese drei Faktorengruppen als Erklärungsvariablen des Mobilitätsverhaltens, wobei in jüngeren Studien den räumlichen Variablen ein geringer, den lebensstilbezogenen Variablen ein hoher Erklärungsanspruch attestiert wird.¹²⁷ Hierbei werden teilweise auch Studien berücksichtigt, die auf der Seite der abhängigen Variablen nicht allein auf die Freizeitmobilität fokussieren, sondern ebenso die Arbeitsmobilität und die Einkaufsmobilität einbeziehen. Dies geschieht

¹²¹ Vgl. GSTALTER, H. / FASTENMEIER, W. / LEHNIG, U. 2006, S. 7; HEINZE, G.W. / KILL, H.H. 1997, S. 17; HENCKEL, D. 2007, S. 538. Allerdings bezieht sich der Spontaneitätscharakter nicht auf alle Freizeitaktivitäten, sondern trifft insbesondere auf wetterabhängige Aktivitäten zu. Demgegenüber besteht bei vielen gemeinsam mit anderen Personen durchgeführten Aktivitäten ein hoher Grad sozialer Verbindlichkeit, der den Anteil spontaner Entscheidungen minimiert. Vgl. ZÄGLER, T.W. / KARG, G. 2003, S. 61-62; LANZENDORF, M. 2003, S. 102-103.

¹²² Vgl. INFAS / DLR 2010, S. 121.

¹²³ Vgl. STAUFFACHER, M. / KAUFMANN, D. / SCHOLZ, R.W. 2003, S. 8.

¹²⁴ Vgl. KLEMM, K. / LUND-DURLACHER, D. 2007, S. 248-250.

¹²⁵ Dies trifft auf Frauen zu, die in ihrem Alltag eine Vielzahl von Hauptaktivitäten durchführen müssen. Neben der Berufstätigkeit fallen bspw. Tätigkeiten im Haushalt und in der Familie an, für die Frauen i.d.R. einen großen Anteil an der Verantwortung übernehmen. Vgl. LENZ, B. / NOBIS, C. 2007, S. 68-69; BAUHARDT, C. 1995, S. 26, 128.

¹²⁶ GÖTZ konstatiert auf Basis von in mehreren deutschen Städten durchgeführten Interviews deutliche Kopplungsbeziehungen zwischen Freizeit- und Einkaufswegen in städtischen Räumen. Vgl. 2007a, S. 192-193.

¹²⁷ Vgl. LANZENDORF, M. 2001a, S. 51-52; LANZENDORF, M. 2002, S. 23-29; GÖTZ, K. et al. 2003, S. 57-58, 127-128; UNIVERSITÄT BASEL (Hrsg.) 2003, S. 36.

einerseits vor dem Hintergrund, dass bestehende Forschungsarbeiten die gesamte Alltagsmobilität zum Untersuchungsgegenstand haben, andererseits sollen damit mögliche Wechselwirkungen zwischen den drei Segmenten der Alltagsmobilität aufgezeigt werden.

Raum als Erklärungsfaktor

Alltagsmobilitätsuntersuchungen in suburbanen Räumen unterschiedlicher Stadtregionen in Deutschland belegen signifikante Zusammenhänge zwischen allgemeinen Siedlungsmerkmalen wie z.B. Stadtgröße, Siedlungsflächenanteil sowie Bevölkerungs- und Siedlungsdichte einerseits und der Alltagsmobilität andererseits. Demnach korrespondieren ein hohes Zentralitätsniveau bzw. dichte Bebauungsstrukturen mit vergleichsweise verkehrssparsamen Arbeits-, Ausbildungs- und auch Einkaufswegen.¹²⁸ Diese Siedlungsmerkmale beeinflussen allerdings kaum die Freizeitmobilität.¹²⁹ Lediglich bzgl. der Bebauungsdichte bzw. des damit verbundenen Anteils gartenbezogenen Wohnens kann ein – dann allerdings den oberen Befunden entgegengerichteter – Zusammenhang mit der Freizeitmobilität festgestellt werden: Personen, die über einen Garten verfügen, führen i.d.R. weniger bzw. kürzere Freizeitwege durch als Personen, die keinen Garten besitzen.¹³⁰ Allerdings gibt es hierzu auch Befunde, die einen solchen Zusammenhang nicht erkennen lassen.¹³¹

Deutlichere Einflusswirkungen auf die Freizeitmobilität gehen hingegen von der verkehrsinfrastrukturellen Erschließung aus: Durch ein gut ausgebautes Straßenverkehrsnetz werden auch weit entfernt liegende Freizeitziele vermehrt aufgesucht, sodass der „Raum schrumpft“¹³². Dies trifft v.a. auf suburbane Räume zu, da hier der Infrastrukturausbau¹³³ im Vergleich zu ländlichen Gebieten i.d.R. ein höheres Niveau aufweist und potentielle Erschließungsnachteile gegenüber Kernstädten durch größere Fahrtgeschwindigkeiten überkompensiert werden.¹³⁴ Als Beispiel für entsprechende Erreichbarkeitsvorteile

¹²⁸ Vgl. SIEDENTOP, S. et al. 2005, S. 119-123, 159-161.

¹²⁹ Ebenda, S. 119-123, 159-161.

¹³⁰ KAGERMEIER weist entsprechende Zusammenhänge für die Stadtregion München nach. Vgl. 1997b, S. 321. Auch SCHLICH und AXHAUSEN identifizieren im Großraum Zürich einen freizeitverkehrsdämpfenden Effekt, der sich bei einer Verfügbarkeit von wohnungsbezogenen Gärten oder Terrassen ergibt. Vgl. 2002, S. 9.

¹³¹ Vgl. LANZENDORF, M. 2001a, S. 133; FÖBKER, S. 2006, S. 122-123; GÖTZ, K. et al. 2003, S. 127-128.

¹³² HENCKEL, D. 2007, S. 535. Vgl. auch BROMBACH, K. / JESSEN, J. 2005, S. 478.

¹³³ Die Betrachtung konzentriert sich dabei auf die in suburbanen Räumen vorherrschende Pkw-orientierte Verkehrsinfrastruktur. Allerdings kann auch im Umland ein Ausbau des ÖPNV-Verkehrsangebots dessen Nutzung signifikant erhöhen. Vgl. SCHEINER, J. 2002a, S. 34.

¹³⁴ KRAMER charakterisiert auf Basis von Interviewauswertungen und Mobilitätstagebüchern Kernstädte und peripher gelegene Gemeinden als „Orte der langen Wege“ und Mittel- und Oberzentren als „Orte der kurzen Wege“. Als Kriterien verwendet sie hierfür das verkehrsinfrastrukturelle Erschließungsniveau, Fahrtgeschwindigkeiten und die für die jeweiligen Räume vorherrschende Verkehrsmittelwahl. Vgl. 2005, S. 352.

suburbaner Orte führen Fellner und Tscheppe die am Rand des Berliner Umlands gelegene Stadt Fürstenwalde an.¹³⁵

Zum Einfluss funktionaler Raumausstattungsmerkmale auf die Alltagsmobilität liegen empirische Ergebnisse sowohl für die gesamte Alltagsmobilität als auch für die Freizeitmobilität vor. Auf der Ebene der Alltagsmobilität belegt Kagermeier einen engen Zusammenhang zwischen der Funktionsausstattung und den Wegedistanzen. Eine hohe Funktionsmischung im Wohnort korrespondiert demnach mit kurzen Wegedistanzen,¹³⁶ während Siedlungsstrukturen mit ausgeprägter Funktionstrennung zu längeren Alltagswegen führen.¹³⁷ Für Gemeinden im Umland identifiziert Kagermeier zudem die Entfernung zur Kernstadt als Einflussfaktor auf die Wegedistanzen, da Kernstädte aufgrund ihrer Angebotsvielfalt als Zielregion für Suburbaniten immer von Bedeutung sind.¹³⁸ Insgesamt ergeben sich somit für Bewohner in kernstadtnah gelegenen Mittelzentren die geringsten Wegedistanzen,¹³⁹ woraus Kagermeier die verkehrsdämpfende Wirksamkeit des Leitbilds der dezentralen Konzentration ableitet.¹⁴⁰

Auch Schwer und Hunecke weisen den Einfluss der Funktionsausstattung auf die Nahraumorientierung nach. So zeigen sie für die Kölner Stadtregion, dass bei Einkaufswegen für den täglichen Bedarf eine größere Angebotsdichte eine stärkere Nahraumorientierung begünstigt.¹⁴¹ Mithilfe regressionsanalytischer Vergleiche stellen sie für die Wohnorientierung aller Alltagswege fest, dass diese durch eine hohe Funktionsausstattung stärker begünstigt wird als durch soziodemographische und lebensstilbezogene Merkmale.¹⁴² Für Untersuchungen zur Freizeitmobilität lassen sich diese relativ eindeutigen Zusammenhänge nicht aufzeigen – allerdings fehlen hierzu Untersuchungen für den suburbanen Raum weitgehend. Lanzendorf belegt in einer Studie in vier Kölner Stadtvierteln zwar Auswirkungen der freizeitinfrastrukturellen Ausstattung auf die Häufigkeit der Ausübung, nicht jedoch auf die mit dem Pkw zurückgelegten Wegedistanzen.¹⁴³ Diese werden vielmehr durch soziodemographische Variablen beeinflusst.¹⁴⁴ Götz identifiziert in

¹³⁵ Vgl. 2005, S. 539-540.

¹³⁶ Vgl. 1999, S. 19-34.

¹³⁷ Vgl. 1998a, S. 548-549.

¹³⁸ So nimmt bspw. die Bedeutung von München als Arbeitsort für die Umlandbewohner auch bei zunehmender Entfernung zum Wohnort nur sehr langsam ab. Vgl. 1998b, S. 498.

¹³⁹ Ebenda, S. 498.

¹⁴⁰ Zur Diskussion dieses Leitbilds, das u.a. als Weiterentwicklung der „Stadt der kurzen Wege“ zu einer „Region der kurzen Wege“ verstanden wird, vgl. MOTZKUS, A. 2002, S. 505-507.

¹⁴¹ Die Angebotsdichte wird in dieser Untersuchung über die individuelle Behavior-Setting-Dichte operationalisiert, ein Maß, das neben dem räumlichen Angebot auch dessen verschiedene Nutzungsmöglichkeiten berücksichtigt. Vgl. hierzu 2006, S. 142-147.

¹⁴² Vgl. HUNECKE, M. / SCHWEER, I.R. 2006, S. 155-157.

¹⁴³ Diese je nach Wohngebiet unterschiedlichen Nutzungshäufigkeiten erklärt LANZENDORF u.a. mit gebietsspezifischen Bewohnermerkmalen, die sich bspw. in unterschiedlichen Freizeitpräferenzen widerspiegeln. Vgl. 2001a, S. 131.

¹⁴⁴ Ebenda, S. 184-185.

mehreren Untersuchungen einen hohen Anteil langer Freizeitwegedistanzen und interpretiert diese als freizeitimmanente Besonderheiten: So können insbesondere Personen, die eine Vielzahl verpflichtender Tätigkeiten ausüben müssen, Freizeit nur in Form von Freizeitmobilität genießen und das auch erst dann, wenn sie ihre nahräumliche Wohnumgebung verlassen.¹⁴⁵ Freizeit gewinnt für sie allein dadurch an Qualität, dass sie diese an Orten durchführen, die frei von Verpflichtungen sind.¹⁴⁶ Außerdem dient Freizeitmobilität nicht nur dem Erreichen eines Zielortes, sondern stellt als Selbstzweck eine eigenständige Freizeitaktivität dar.¹⁴⁷ Nach Götz et al. kann Freizeitmobilität deshalb nicht mit Rational Choice-Ansätzen erklärt werden, da individuelle Motive und Präferenzen ein rationales Verkehrshandeln im Sinne distanzminimaler Wege überlagern.¹⁴⁸ Untersuchungen, deren Ergebnisse auf ausgeprägte nahräumliche Freizeitorientierungen hindeuten, liegen nur für bestimmte Bevölkerungsgruppen, v.a. für ältere Personen und Frauen, vor. Als Verursachungsfaktoren dieser Nahräumlichkeit werden insbesondere Einschränkungen bei der Pkw-Verfügbarkeit bzw. bei den Zeitressourcen identifiziert. So stellt Rauprich in einer Studie zur Freizeitmobilität älterer Menschen im suburbanen Raum fest, dass diese ihre Freizeitziele auch dann auf ihren eigenen Wohnort konzentrieren, wenn dort ein geringes infrastrukturelles Ausstattungsniveau vorliegt.¹⁴⁹ Für viele ältere Personen scheint eine starke Wohnortorientierung grundsätzlich – wie Scheiner belegt – charakteristisch zu sein, die sich neben Restriktionen der Pkw-Verfügbarkeit und gesundheitlichen Einschränkungen auch aus der im Durchschnitt längeren Wohndauer Älterer erklärt.¹⁵⁰ Allerdings weisen ältere Personen teilweise beträchtliche Zeitressourcen auf,¹⁵¹ die v.a. von älteren Suburbaniten in Abhängigkeit von der freizeitinfrastrukturellen Ausstattung des Wohnortes für lange Freizeitwege eingesetzt werden.¹⁵² So nutzen ältere Bewohner suburbaner Gemeinden ihren Wohnort für Freizeitzwecke nur dann, wenn dieser über ein quantitativ und qualitativ ausreichendes Freizeitangebot verfügt. Ist dies nicht gegeben, orientieren sich die Bewohner weder auf den eigenen Wohnort noch auf das nächstgelegene Zentrum, sondern suchen für

¹⁴⁵ Vgl. 2007a, S. 192.

¹⁴⁶ Ebenda, S. 142.

¹⁴⁷ So kreuzten in einer deutschlandweiten Untersuchung auf die Aussage „Manchmal gefällt es mir, ohne Ziel mit dem Auto durch die Gegend zu fahren“ 8% der Befragten die Kategorie „trifft ganz genau zu“ und 21% der Befragten „trifft eher zu“ an. Ebenda, S. 56-58, 171. Auch HEINZE und KILL stellen auf Basis von Repräsentativbefragungen in Deutschland eine ausgeprägte Erlebniskomponente bei der Pkw-Nutzung fest. Vgl. 1997, S. 33. Demgegenüber ermitteln FASTENMEIER, GSTALTER und LEHNIG bei dem mittels eines semantischen Differentials abgefragten Freizeitbezug unterschiedlicher Verkehrsmittel für das Auto eine lediglich mittelstarke Freizeitassoziation (Fahrrad = stark, ÖPNV = schwach). Vgl. 2003, S. 17-20.

¹⁴⁸ Vgl. 2003, S. 57-58.

¹⁴⁹ Vgl. 2008, S. 160-161.

¹⁵⁰ Vgl. 2002b, S. 66-67. Eine unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit kennzeichnet v.a. Ältere, einkommensschwache Haushalte, Singles und Großstadtbewohner. Vgl. PREISENDÖRFER, P. 2001, S. 738-744.

¹⁵¹ Vgl. RUDINGER, G. / JANSEN, E. 2003, S. 67.

¹⁵² Vgl. RAMATSCHI, G. 2006, S. 75-76.

Freizeit Zwecke direkt die Kernstadt auf.¹⁵³ Im Gegensatz zu älteren Personen verfügen Frauen, die sowohl Erwerbs- als auch Reproduktionsarbeitstätigkeiten ausüben, über sehr eingeschränkte Zeitressourcen. Insbesondere unter den Bedingungen einer Pkw-orientierten Siedlungsstruktur – bspw. in funktionsentmischten suburbanen Räumen – ergeben sich somit zeitliche Zwänge, die die Betroffenen vor die Wahl stellen, Alltagswege entweder im nahräumlichen Umfeld zu absolvieren oder aber insgesamt einzuschränken.¹⁵⁴ Nahraumorientierungen können demnach als rationale Strategien betrachtet werden, um den Zeit- und Kostenaufwand von Alltagswegen zu reduzieren.¹⁵⁵

Auswirkungen auf die Freizeitmobilität gehen nicht nur von den objektiven Raumstrukturen, sondern auch von der subjektiven Bewertung dieser Merkmale aus. So werden bspw. als qualitativ hochwertig eingeschätzte Freizeitangebote intensiver genutzt als weniger gut bewertete Angebote.¹⁵⁶ Außerdem begünstigt eine hohe Wohnumfeldzufriedenheit häufig eine stärkere Nahraumorientierung.¹⁵⁷ Rauprich belegt in seiner Untersuchung allerdings den umgekehrten Zusammenhang: Im suburbanen Raum nutzen Ältere mit einer überdurchschnittlichen Wohnumfeldzufriedenheit nur unterdurchschnittlich viele Freizeitziele im Wohnort. Diesen überraschenden Befund versucht Rauprich damit zu erklären, dass die hohe Wohnumfeldzufriedenheit als Ergebnis einer ausgeprägten Freizeitmobilität interpretiert werden kann, unabhängig von der Angebotssituation im Wohnort.¹⁵⁸ Ein Forschungskonsens besteht zumindest darin, dass die Wohnumfeldzufriedenheit bei Bewohnern im suburbanen Raum i.d.R. höher ist als bei Kernstadtbewohnern.¹⁵⁹

Das Auftreten post-suburbaner Raumstrukturen wurde in mehreren europäischen Metropolregionen untersucht, allerdings hauptsächlich mit dem Fokus, funktional

¹⁵³ Vgl. SCHÜTTEMEYER, A. / FÖBKER, S. 2006, S. 134-136. Diese Ergebnisse basieren auf quantitativen und qualitativen Befragungen in der Stadtregion Bonn.

¹⁵⁴ Vgl. BAUHARDT, C. 1995, S. 21-26, 89.

¹⁵⁵ Vgl. SCHEINER, J. 2002a, S. 27.

¹⁵⁶ Qualitative Aspekte können sich z.B. auf Angebotsvielfalt, das äußere Erscheinungsbild oder die Atmosphäre am Freizeitort beziehen. Systematische Untersuchungen zum Einfluss solcher Qualitätsmerkmale fehlen jedoch bislang weitgehend. Vgl. KAGERMEIER, A. 1997a, S. 144; FREHN, M. 2002, S. 174. FÖBKER weist bspw. darauf hin, dass die Existenz eines einzelnen Cafés im Wohnort noch keine Nutzung nach sich zieht. Erst, wenn die Bewohner durch eine höhere Anzahl das Gefühl erlangen, zwischen verschiedenen Angeboten wählen zu können, nutzen sie vermehrt eines dieser Angebote. Vgl. 2006, S. 125-126.

¹⁵⁷ Umgekehrt interpretieren FUHRER und KAISER die in einer Untersuchung in Bern festgestellten weiträumigen Freizeitmobilitätsmuster als Folge einer fehlenden Ortsbindung. Diesen beobachteten Zusammenhang fassen die Autoren als Fluchtthese zusammen und identifizieren damit einen Entstehungsfaktor für Freizeitmobilität. Vgl. 1994, S. 103-119. Vgl. hierzu auch BLINDE, J. / SCHLICH, R. 2002, S. 35-51.

¹⁵⁸ Vgl. 2008, S. 162.

¹⁵⁹ Das bedeutet jedoch nicht, dass alle Wohnumfeldmerkmale von Suburbaniten durchgehend besser bewertet werden als von Kernstadtbewohnern. Problemwahrnehmungen beziehen sich teilweise auf verschiedenen Ebenen. So beklagen Suburbaniten bei Verkehrsproblemen eher ungenügende ÖPNV-Anbindungen, während Kernstadtbewohner vorrangig Sicherheitsaspekte für Fußgänger oder fehlende Parkmöglichkeiten bemängeln. Vgl. BECKMANN, K.J. et al. (Hrsg.) 2006, S. 249-250.

spezialisierte Arbeitsplatzzentren zu identifizieren.¹⁶⁰ Untersuchungen zur Bestandsaufnahme post-suburbaner Freizeitangebote oder zu deren möglichen Auswirkungen auf die Freizeitmobilität liegen bislang nicht vor. Siedentop et al. stellen im Zusammenhang von Mobilitätsuntersuchungen in mehreren suburbanen Räumen allerdings die Vermutung auf, dass post-suburbane Raumstrukturen mit kurzen Wegedistanzen korrespondieren.¹⁶¹ Interessant sind in diesem Kontext die Befunde von Ramatschi und Schüttemeyer, die eine signifikante Interdependenz zwischen den Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitorten von Bewohnern im suburbanen Raum identifizieren. Demnach orientieren sich die aufgesuchten Freizeitziele deutlich an den Arbeits- bzw. Einkaufszielen der Befragten.¹⁶² Die Existenz im nahräumlichen Umland gelegener funktionsgemischter Angebote – bspw. als Kombination von Freizeit- und Einkaufsstätten – könnte somit dazu führen, dass diese Standorte sowohl zur Freizeitausübung als auch zum Einkaufen genutzt und Wegedistanzen insgesamt verringert werden.

Soziodemographie und Lebensstile als Erklärungsfaktoren

Ein Einfluss soziodemographischer Faktoren auf die Freizeitmobilität wird in vielen Untersuchungen festgestellt. Personen mit hoher sozioökonomischer Ressourcenausstattung absolvieren längere Wege, sind häufiger unterwegs und weisen eine überdurchschnittliche Pkw-Orientierung auf.¹⁶³ Neben den bereits thematisierten Lebenslagemerkmalen Alter und Geschlecht wirkt sich auch die Haushaltsstruktur auf die Freizeitmobilität aus. So weisen Familien häufig eine vergleichsweise geringe außerhäusliche Aktivitätenhäufigkeit sowie eine hohe Pkw-Orientierung auf, bei Alleinlebenden zeigen die jeweiligen Ausprägungen genau entgegengesetzte Werte.¹⁶⁴ Schlich und Axhausen ermitteln in ihrer Züricher Freizeitstudie, dass die Aktivitätenhäufigkeit von soziodemographischen Faktoren stärker beeinflusst wird

¹⁶⁰ BONTJE und BURDACK beobachten in Fallstudien in der niederländischen Randstad-Region und im Pariser Raum funktionale Ausdifferenzierungsprozesse in den Umlandregionen. So haben sich bspw. mit der Airport City Schiphol und dem Forschungs- und Entwicklungspol Massy-Saclay seit den 1980er Jahren bedeutende ökonomische Standorte herausgebildet, in denen mehrheitlich hochqualifizierte Beschäftigte arbeiten. Auch wenn diese Standorte relativ kernstadtnah liegen und deren Entstehung durch staatliche Planungen wesentlich forciert wurden, repräsentieren diese Beispiele post-suburbane Entwicklungstendenzen. Vgl. 2005, S. 319-329.

¹⁶¹ Für den suburbanen Raum stellen sie dem Leitbild der dezentralen Konzentration, mit dem ihrer Meinung nach der hohe Anteil radialer Verkehrsströme kaum vermindert werden kann, das Leitbild der Dezentralisierung gegenüber. Dieses Leitbild, unter dessen Bezeichnung auch Post-Suburbia subsumiert werden kann, zeichnet sich durch nicht-hierarchisches Netzwerk aus, in denen die Netzknoten einen geringen Bündelungsgrad urbaner Funktionen aufweisen. Vgl. 2005, S. 42-57.

¹⁶² Vgl. 2006, S. 114-121.

¹⁶³ Die erklärungskräftigste Variable stellt dabei i.d.R. das Einkommensniveau dar, während beim Bildungsstand und bei der beruflichen Qualifikation die entsprechenden Zusammenhänge mit der Freizeitmobilität etwas weniger ausgeprägt sind. Vgl. SIEDENTOP, S. et al. 2005, S. 160; OELTZE, S. / BRACHER, T. / DREGER, C. et al. 2007, S. 61-62. ISENGARD beobachtet anhand von Datenanalysen des Sozio-ökonomischen Panels eine im Verlauf der 1990er Jahre sogar zunehmende Beeinflussung des Freizeitverhaltens durch das Einkommen, die sich in einer höheren Nutzung kostenintensiver Freizeitangebote durch einkommensstärkere Personen ausdrückt. Vgl. 2005, S. 265-272.

¹⁶⁴ Vgl. JÜRGENS, C. / KASPER, B. 2006, S. 126-130; OPASCHOWSKI, H.W. 2006, S. 61-88, 130-163.

als von Raummerkmalen.¹⁶⁵ Bezogen auf die Freizeitwegedistanzen dominiert hingegen keines der beiden Erklärungsmodelle.¹⁶⁶ Grotz, Schüttemeyer und Föbker stellen zudem für nahräumliche Freizeitaktivitäten im suburbanen Raum eine erstaunlich hohe soziodemographisch bedingte Differenzierung fest.¹⁶⁷

Zu Einflüssen lebensstilbezogener Faktoren auf die Freizeitmobilität liegen vielzählige empirische Ergebnisse vor. Diese verweisen auf eine zunehmende Spaß- und Erlebnisorientierung sowie auf eine Ausdifferenzierung der Freizeitbedürfnisse.¹⁶⁸ Konkrete Auswirkungen dieser Tendenzen auf die Freizeitmobilität werden auf der Ebene des Aktivitätenprofils, der Verkehrsmittelwahl, der Aktivitätenhäufigkeit sowie der Zielwahl festgestellt. Bezogen auf das Aktivitätenprofil stellen Reuber und Wolkersdorfer für das Ruhrgebiet fest, dass der hier stattgefundenen Strukturwandel, in dem sich u.a. zahlreiche freizeitinfrastrukturelle Großeinrichtungen entwickelt haben, mit einer Nutzung korrespondiert, die die „lebensstildifferenzierte Erlebnisgesellschaft“¹⁶⁹ abbildet.¹⁷⁰ Dabei zeigen sich neue Freizeittrends einerseits in einer ständigen Ausdifferenzierung neuer Freizeitaktivitäten, andererseits in einer extremen Schnelllebigkeit dieser Freizeitpräferenzen.¹⁷¹ Die Mehrzahl der Lebensstiluntersuchungen im Kontext der Freizeitmobilität fokussiert ihren Erklärungsanspruch auf die Verkehrsmittelwahl. Dazu hat sich in den vergangenen Jahren analog zur Lebensstilforschung eine Mobilitätsstilforschung etabliert, bei der im Gegensatz zu allgemeinen nun mobilitätsspezifische Einstellungen und Orientierungen gemessen und v.a. in Bezug zur Verkehrsmittelwahl analysiert werden.¹⁷² Götz, Jahn und Schultz stellen bei ihren Untersuchungen in Freiburg und Schwerin fest, dass v.a. emotional-symbolische Bewertungen von Verkehrsmitteln deren Nutzung determinieren.¹⁷³ Die Vorteile der Mobilitätsstilforschung liegen in der praktischen Relevanz, verkehrsplanerische Maßnahmen zielgruppenspezifisch implementieren zu können. Die Verkehrsmittelwahl bzw. damit verbundene verkehrsökologische Aspekte¹⁷⁴ bilden in dieser Arbeit aufgrund der für den Untersuchungsraum vermuteten hohen Pkw-Orientierung keinen

¹⁶⁵ Vgl. 2002, S. 8-9.

¹⁶⁶ Ebenda, S. 12.

¹⁶⁷ Vgl. 2006, S. 232.

¹⁶⁸ Vgl. GÖTZ, K. et al. 2003, S. 57-59.

¹⁶⁹ 2006, S. 243.

¹⁷⁰ So zeichneten sich bei einer Befragung an unterschiedlichen Freizeit- und Erlebniseinrichtungen v.a. jüngere Nutzergruppen durch eine im Vergleich zu älteren Besuchern stärkere Betonung individualistischer Werte aus. Zudem war die Präferenz für neue Einkaufs- und Erlebniswelten bei den Jüngeren besonders stark ausgeprägt. Vgl. REUBER, P. / WOLKERSDORFER, G. 2006, S. 237-244.

¹⁷¹ Vgl. KRAJEWSKI, C. 2006, S. 20.

¹⁷² Vgl. SCHEINER, J. 2007, S. 699-700; ROSENBAUM, W. 2007, S. 566-567.

¹⁷³ Erklärungskräftige Untersuchungsdimensionen stellten hierbei u.a. die Faktoren „Bekenntnis zu Risiko und Aggression beim Autofahren“ bzw. „das Auto als Bedingung des Dazugehörens“ dar. Bspw. zeichnet sich die Mobilitätsstilgruppe der „risikoorientierten Autofans“ durch eine überproportionale Autonutzung aus. Vgl. 1997, S. 81-85; GÖTZ, K. 2007b, S. 771-772.

¹⁷⁴ Zur Bedeutung ökologischer Aspekte in der Mobilitätsstilforschung vgl. GÖTZ, K. 2007b, S. 778-779.

Untersuchungsfokus.¹⁷⁵ Zum Einfluss lebensstilbezogener Faktoren auf die Aktivitätenhäufigkeit und die Zielwahl liegen vergleichsweise wenige Untersuchungen vor. Jürgens und Kasper identifizieren mittelstarke Zusammenhänge mit der Zielwahl¹⁷⁶ sowie schwache Zusammenhänge mit der Aktivitätenhäufigkeit.¹⁷⁷ Lanzendorf stellt in seiner Kölner Studie hingegen fest, dass die Freizeitmobilitätsstile am stärksten die Häufigkeiten beeinflussen, während deren Wirkungen auf die mit dem Pkw zurückgelegten Wegedistanzen keine statistische Signifikanz aufweisen.¹⁷⁸ Götz eruiert auf Grundlage von Interviewauswertungen wiederum einen hohen Zusammenhang zwischen Mobilitätsstilen und dem Zielwahlverhalten.¹⁷⁹ Somit liegen zum Lebensstileinfluss relativ unterschiedliche, z.T. sich widersprechende Befunde vor, wobei diese Widersprüche selten interpretiert werden. Dies verweist auf ein grundsätzliches Problem der Lebensstilforschung: Lebensstiltypen werden i.d.R. auf Basis der individuellen Datensatzausprägungen generiert und anschließend deskriptiv analysiert – eine theoriegestützte, datensatzübergreifende Begründung wird bei Lebensstilansätzen selten angewendet.¹⁸⁰

Otte reflektiert diese Schwachstellen und konzipiert demgegenüber eine theoretisch und methodisch neu orientierte Lebensstiltypologie. Der theoretische Mehrwert seiner als Lebensführung bezeichneten Typologie besteht in der Identifizierung der die Lebensführung beeinflussenden Hauptmerkmale. Dabei erweisen sich die Kapitalressourcen – bestehend aus ökonomischen Kapital (Einkommen) und Bildungskapital – sowie die Position im Zeitverlauf – worunter die Einordnung in der historischen Zeit als auch in der Lebenszeit verstanden wird – als die beiden wesentlichen Merkmalsgruppen. Jeder Mensch investiert seine

¹⁷⁵ Die Tatsache, dass Suburbaniten im Vergleich mit Bewohnern in anderen Untersuchungsräumen die höchste Pkw-Orientierung aufweisen (vgl. LÖTSCHER, L. / MAYER, O. / MONHEIM, R. 2001b, S. 62), erklärt sich v.a. aus den hohen zurückzulegenden Distanzen zwischen den Funktionsstandorten sowie ihrer räumlichen Dispersion (vgl. SCHEINER, J. 2002a, S. 34). BAHRENBERG hingegen widerspricht der These, dass eine hohe Pkw-Orientierung v.a. siedlungsstrukturell verursacht ist. Auf Basis seiner Untersuchungen zum Berufsverkehr in der Bremer Stadtregion interpretiert er die zunehmende Pkw-Orientierung v.a. als Folge freiwilliger Wahlhandlungen. Vgl. 1999, S. 57-67; 2002, S. 45-60.

¹⁷⁶ So weisen Personen, die dem in der Untersuchung verwendeten Lebensstiltypus der „Traditionellen“ angehören, bei fast allen Freizeitaktivitäten eine nahräumige Orientierung auf. Vgl. 2006, S. 139.

¹⁷⁷ Diese geringe Varianz der Aktivitätenhäufigkeit zwischen verschiedenen Lebensstiltypen kann u.a. auf Kompensationseffekte zurück geführt werden. So gleichen „Traditionelle“ ihr ansonsten relativ inaktives Mobilitätsverhalten z.B. durch häufige Spaziergänge aus. Ebenda, S. 138. Zu weiteren Belegen dieser Zusammenhänge vgl. TULLY, C.J. 2007, S. 33-34; LÖTSCHER, L. / MAYER, O. / MONHEIM, R. 2001a, S. 60.

¹⁷⁸ Vgl. 2001a, S. 166-169.

¹⁷⁹ Diese Studie stellt insofern eine Besonderheit dar, als der Autor explizit nahraumorientierte Mobilitätsstiltypen identifiziert. Distanzaufwändige Freizeitwege werden demnach bspw. von flexiblen, erlebnisorientierten, hochgeschwindigkeitsaffinen Personen absolviert. Nahräumliche Freizeitwege sind dagegen entweder für Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder für Personen, die sich aufgrund ihrer Präferenzen bewusst für ein solches Mobilitätsverhalten entschieden haben, charakteristisch. Vgl. 2007a, S. 258-262.

¹⁸⁰ Weitere Kritikpunkte an der Lebensstil- und Mobilitätsstilforschung beziehen sich auf den hohen Erhebungsaufwand, die geringe Realitätsnähe der entwickelten Lebensstiltypen sowie die teilweise starke Vermischung von Einstellungs- und Verhaltensmerkmalen bei der Typenkonstruktion. Vgl. GÜNTHER, A. 2006, S. 56; OTTE, G. 2004, S. 42-46; RAUPRICH, D. 2008, S. 87-91; GÄTHER, M. / KÄGERMEIER, A. 2002, S. 11.

Kapitalressourcen und seine zeitliche Position in eine bestimmte Art der Lebensführung,¹⁸¹ wobei die beiden Lebensführungsdimensionen als Ausstattungsniveau und als Modernitätsniveau bezeichnet werden.¹⁸² Somit beeinflussen die soziodemographischen Merkmale Einkommensniveau, Bildungsstand und Alter die Lebensführung, während sich die Lebensführung schließlich auf das konkrete Verhalten auswirkt. Ottos Lebensstiltypologie weist signifikante Zusammenhänge mit der Urlaubszielwahl auf. Demnach zeichnen sich die Typen mit einem niedrigen Ausstattungsniveau durch eine kostenbewusste Urlaubszielplanung aus, die sich entweder in einer Nahraumorientierung oder aber auch im Urlaubsverzicht äußert. Die traditionellen Typen bevorzugen überproportional nahräumliche Reiseziele in Deutschland, während sich die modernen Typen auf außereuropäische Reiseziele konzentrieren.¹⁸³ Diese Ergebnisse rechtfertigen die Verwendung dieser Lebensstiltypologie in einer Untersuchung der Zielwahl in der alltäglichen Freizeitmobilität, wofür dieses Konzept bislang nicht eingesetzt wurde.

Der Einfluss räumlicher, soziodemographischer und lebensstilbezogener Faktoren auf die Freizeitmobilität muss analytisch zwar jeweils getrennt betrachtet werden. Die Interpretation der jeweiligen Erklärungsstärken muss gleichzeitig aber auch die Interdependenzen zwischen diesen drei Faktorengruppen berücksichtigen. So wird bspw. die Wohnstandortwahl – die dann mit räumlichen Konsequenzen für die Freizeitmobilität verbunden ist – durch soziodemographische und lebensstilbezogene Faktoren in der Weise strukturiert, dass sich nur ganz bestimmte Personengruppen für ein Wohnen im suburbanen Raum entscheiden.¹⁸⁴

Der empirische Forschungsstand zum Einfluss räumlicher, soziodemographischer und lebensstilbezogener Faktoren auf die Freizeitmobilität verweist auf eine Vielzahl von Ergebnissen, die insbesondere für städtische Untersuchungsräume, in einem etwas geringeren Umfang aber auch für den suburbanen Raum vorliegen. Untersuchungen des Zusammenhangs zwischen dem freizeitinfrastrukturellen Ausstattungsniveau und der Zielwahl bzw. der Wegedauer wurden im suburbanen Raum bislang jedoch nicht systematisch bzw. nur für bestimmte Bevölkerungsgruppen – insbesondere ältere Menschen – durchgeführt. Darüber hinaus zeigen für diesen Raum vorliegende Studien häufig widersprüchliche Befunde. Dies

¹⁸¹ Im Rahmen individueller Bedürfnisse und Wertschätzungen wird das ökonomische Kapital für materiellen Konsum verwendet. Das Bildungskapital wird für eine bestimmte kulturelle Praxis, die sich bspw. in einem ehrenamtlichen Engagement äußert, eingesetzt. Die Einordnung in der historischen Zeit bedingt gesellschaftsspezifische Moden. Die lebenszeitliche Positionierung beeinflusst schließlich einen bestimmten Grad an Offenheit gegenüber Neuerungen, wobei diese i.d.R. mit zunehmendem Lebensalter abnimmt. Die Lebensführung stellt damit die subjektive Verarbeitung objektiver Lebensbedingungen dar. Vgl. OTTE, G. 2004, S. 99-110.

¹⁸² Das Ausstattungsniveau beschreibt also die transformierten Kapitalressourcen, das Modernitätsniveau die transformierte Position im Zeitverlauf. Ebenda, S. 75-77.

¹⁸³ Ebenda, S. 305-324.

¹⁸⁴ Vgl. LANZENDORF, M. 2001a, S. 54-55; SCHEINER, J. 2002a, S. 35.

betrifft v.a. die Auswirkungen der Wohnumfeldzufriedenheit und von lebensstilbezogenen Faktoren auf die Zielwahl in der Freizeitmobilität.

Die Darstellung des Forschungsstands offenbart zugleich aber auch grundsätzliche Kenntnisdefizite. Dies wird insbesondere bei den Untersuchungen zur Bestandsaufnahme und zu den Mobilitätsauswirkungen von post-suburbanen Raumstrukturen deutlich, bei denen Freizeitstätten bislang nicht einbezogen wurden. Eine weitere offene Frage besteht darin, in welchem Ausmaß Freizeitaktivitäten Bestandteil von Wegekopplungen sind. Hierzu fehlen generelle Erkenntnisse, unabhängig vom räumlichen Untersuchungskontext.

Für den Raumtypus eines monozentrisch strukturierten Umlands wurden Untersuchungen zur Freizeitmobilität bisher überhaupt noch nicht durchgeführt, sodass über die Übertragbarkeit der vorliegenden Ergebnisse auf diesen Raumtypus Unklarheit herrscht.

Im folgenden Kapitel werden deshalb unter Berücksichtigung des ausgewählten Untersuchungsraums und auf Grundlage der theoretischen und empirischen Darstellungen die Fragestellungen und Hypothesen für diese Arbeit entwickelt bzw. die relevanten Variablen in einem Forschungsdesign veranschaulicht.

3 Forschungsdesign, Fragestellungen und Hypothesen

Die für die Arbeit wesentlichen abhängigen und unabhängigen Variablen, die auf der Basis des empirischen Forschungsstands identifiziert wurden, lassen sich in Kombination mit den theoretischen Grundlagen in folgendem Forschungsdesign (Abbildung 1) vereinfacht visualisieren.

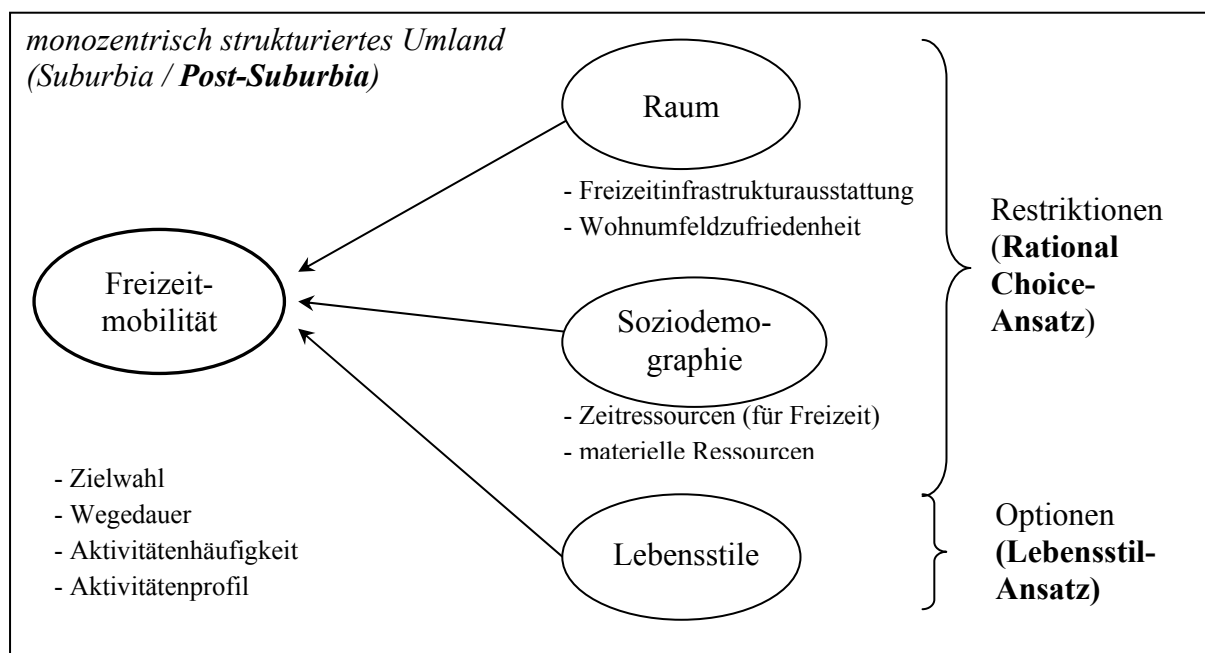


Abb. 1: Forschungsdesign der Arbeit

Quelle: eigene Darstellung

Die abhängige Variable Freizeitmobilität soll insbesondere bzgl. der Indikatoren Zielwahl bzw. Wegedauer untersucht werden. Eine analytische Berücksichtigung weiterer Mobilitätsindikatoren erfolgt nur, soweit dies für die Diskussion der konzipierten Fragestellungen und Hypothesen notwendig erscheint. Räumliche, soziodemographische und lebensstilbezogene Faktoren bilden die unabhängigen Variablen, deren Erklärungspotentiale für die Freizeitmobilität im Kontext des Rational Choice-Ansatzes und des Lebensstilansatzes überprüft werden sollen.

Zur Freizeitmobilität in einem monozentrisch strukturierten Umland bestehen bislang erhebliche Kenntnisdefizite. Da in dieser Arbeit für diesen Raumtypus ein großer Einfluss räumlicher Faktoren auf die Freizeitmobilität vermutet wird, muss zuerst die Freizeitinfrastrukturausstattung im Umland analysiert werden. Um das funktionale Ausstattungsniveau im Untersuchungsraum systematisch charakterisieren zu können, müssen adäquate Kriterien verwendet werden. Diese Kriterien werden aus dem Post-Suburbia-Modell abgeleitet. Darüber hinaus lassen sich aufgrund dieser Kriterien mögliche räumliche Ausstattungsunterschiede innerhalb des Umlands identifizieren, die später auf damit korrespondierende Nutzungsunterschiede überprüft werden können. Aus diesen Überlegungen ergibt sich die erste Fragestellung:

- F1:** Inwieweit kennzeichnen post-suburbane Merkmale die bestehende Freizeitinfrastruktur im Berliner Umland (A)?
Können hierbei räumlich differenzierte Entwicklungen beobachtet werden (B)?

Im monozentrisch strukturierten Umland unterliegt die Realisierung der Freizeitmobilität Restriktionsbedingungen auf der räumlichen und der soziodemographischen Ebene. Bei bestehenden freizeitinfrastrukturellen Ausstattungsunterschieden innerhalb des Berliner Umlands korrespondieren diese vermutlich mit entsprechend unterschiedlichen Freizeitwegedauern: Sofern sich z.B. Konzentrationen von Freizeiteinrichtungen in räumlicher Nähe zum Wohnstandort befinden, kann von deren intensiven Nutzung durch die Bewohner ausgegangen werden. Die einen höheren Zeitaufwand erfordernden Freizeitwege nach Berlin werden hingegen wahrscheinlich deutlich seltener realisiert. Die im Untersuchungsraum voraussichtlich häufigere Konstellation, dass sich in der nahräumlichen Umgebung des Wohnstandorts wenige oder keine Freizeiteinrichtungen befinden, kann v.a. dann zu überdurchschnittlichen Freizeitnutzungen in Berlin führen, wenn auch die mit weniger Zeitaufwand erreichbaren Orte ein quantitativ oder qualitativ unzureichendes Freizeitangebot aufweisen. Die mit diesen Berlin-Wegen verbundenen hohen zeitlichen Belastungen könnten bei den Suburbanen alternativ jedoch auch zu einer Einschränkung der Freizeitbedürfnisse und der Freizeitaktivitäten führen.

Die auf der soziodemographischen Ebene verorteten Restriktionen betreffen vermutlich Personengruppen, die entweder durch zeitliche Einschränkungen oder durch begrenzte

materielle Ressourcen charakterisiert sind. Die materielle Ressourcenbegrenzung könnte sich z.B. in einem geringen Einkommensniveau oder in einer defizitären Pkw-Ausstattung widerspiegeln. Zu der Personengruppe mit zeitlichen Einschränkungen gehören vermutlich Doppelverdienerhaushalte, Familien sowie in Merkmalskombination doppelverdienende Familienhaushalte, insgesamt also für die Bewohner des suburbanen Raums typische Akteure. Personen mit begrenzten materiellen Ressourcen dürften für den Untersuchungsraum eine nicht so hohe Repräsentativität aufweisen, da unter den Suburbaniten bspw. Bevölkerungsgruppen mit einem hohen Einkommen i.d.R. überwiegen. Von einer defizitären Pkw-Ausstattung sind oftmals v.a. ältere Bewohner betroffen, die ebenfalls keine dominante Akteursgruppe der Suburbanisierung darstellen. Wenn diese Merkmale allerdings auf Bewohner im Untersuchungsraum zutreffen, könnten sich dadurch bei ihnen erheblich Einschränkungen für ihre Freizeitmobilität ergeben. Insgesamt ist davon auszugehen, dass diese Einschränkungen bei den Bewohnern ein rationales Mobilitätsverhalten fördern, das sich durch eine vorrangig nähräumliche Freizeitorientierung auszeichnet.

Diese auf der räumlichen und der soziodemographischen Ebene bestehenden Restriktionen müssen auch im Kontext der für verschiedene Aktivitäten geltenden unterschiedlichen Entfernungsempfindlichkeiten betrachtet werden. Die höhere Distanzunempfindlichkeit bei Arbeitswegen führt vor dem Hintergrund der für Suburbaniten ohnehin hohen Mobilitätsanforderungen vermutlich zu einer gesteigerten Distanzempfindlichkeit bei Freizeitwegen. Insbesondere dann, wenn sich die Arbeitsstätten der Bewohner in Berlin befinden, könnten mobilitätskompensatorische Strategien nähräumliche Freizeitorientierungen befördern. Zu solchen Zusammenhängen liegen bislang nur wenige Kenntnisse vor, sodass diese eher explorativ analysiert werden müssen.

Neben den aufgezeigten Restriktionsbedingungen kann auch der von den Suburbaniten bewusst gewählte Wohnstandort Auswirkungen auf ihre räumliche Freizeitorientierung haben. Da die Umzugsgründe der Bewohner vermutlich auf die Verbesserung ihrer Wohnsituation abzielen und sich dadurch i.d.R. eine Steigerung der Wohnumfeldzufriedenheit eingestellt haben dürfte, kann dies mit einer hohen nähräumlichen Freizeitorientierung korrespondieren. Aus diesen Überlegungen ergibt sich die erste Hypothese:

- H1:** Suburbaniten weisen eine überwiegend nähräumliche Freizeitorientierung auf (A). Die Ursachen hierfür liegen v.a. in restriktiven räumlichen und soziodemographischen Rahmenbedingungen begründet, die eine rationale Minimierung des Freizeitwegeaufwands erfordern (B). Vor dem Hintergrund der für Suburbaniten hohen Mobilitätsanforderungen führen auch unterschiedliche Entfernungsempfindlichkeiten innerhalb der Alltagsaktivitäten zu einer Nahraumorientierung bei infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten (C). Neben den restriktiven Merkmalen trägt eine hohe Wohnumfeldzufriedenheit der Bewohner ebenfalls zur nähräumlichen Freizeitorientierung bei (D).

Die Argumentation unterstellt somit den Suburbaniten ein überwiegend rationales Mobilitätshandeln. Auch wenn mit dem Umzug ins Umland ein spezifisches Lebenskonzept freiwillig gewählt wird, bedeutet dies auf der Ebene der Freizeitmobilität, dass diese weniger durch Optionen, sondern vielmehr durch Restriktionen determiniert wird.

Neben der Nahraumorientierung stellen Kopplungen der Freizeitwege mit Arbeits-, Einkaufs- bzw. anderen Freizeitwegen eine weitere mögliche Strategie der Suburbaniten dar, auf die Restriktionen zu reagieren. Insbesondere für Bevölkerungsgruppen mit einer hohen Anzahl außerhäuslicher Aktivitäten können freizeitinfrastrukturelle Ausstattungsdefizite im Umland sowie zeitliche Einschränkungen zu einer verstärkten Kopplungsneigung führen. Es liegen bislang aber noch keine Erkenntnisse vor, in welchem Ausmaß Freizeitaktivitäten Bestandteil dieser Wegekopplungen sind. Das Ausmaß hängt wahrscheinlich auch davon ab, welchen Anteil freiraum- gegenüber infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten bei den Suburbaniten einnehmen: Naturaktivitäten, bei denen aufgrund des im Umland ubiquitär vorhandenen Angebots zumindest die räumliche Restriktionskomponente wegfällt, dürften von Kopplungszwängen demnach weniger betroffen sein als infrastrukturorientierte Freizeitaktivitäten. Für infrastrukturorientierte Aktivitäten wird die Kopplungsneigung vermutlich dann besonders hoch sein, wenn insgesamt zwar hohe räumliche Ausstattungsdefizite vorliegen, gleichzeitig jedoch gut erreichbare funktionsgemischte Standorte – entweder in der Kernstadt oder an punktuellen post-suburbanen Standorten – zeiteffiziente Kopplungen ermöglichen.

Neben dem Ausmaß der Freizeitwegkopplungen stellt sich also die Frage, welcher Raum für solche Kopplungen am ehesten prädestiniert ist. Wird Kopplungsverhalten räumlich konzentriert – und wenn ja, geschieht dies vorwiegend im eigenen Wohnort, im Umland oder in Berlin – oder eher räumlich dispers durchgeführt, sodass z.B. auf dem Rückweg von der Arbeitstätte in Berlin eine Freizeitstätte im Umland aufgesucht und anschließend im Wohnort eingekauft wird? Aus diesen Überlegungen ergibt sich die zweite Fragestellung:

- F2:** Welche Bedeutung haben Freizeitwegkopplungen bei Suburbaniten (A)?
Welche Ursachen können dafür identifiziert werden (B)?
Wo finden diese Kopplungen vorwiegend statt (C)?
Welche Personengruppen beteiligen sich vorrangig daran (D)?

Da die räumlichen Restriktionen alle Suburbaniten gleichermaßen betreffen und von den zeitlichen Einschränkungen voraussichtlich nur wenige Bevölkerungsgruppen unbeeinflusst bleiben, wird einer nach Lebensstiltypen differenzierten Zielwahl in der Freizeitmobilität eine nur geringe Bedeutung beigemessen. Der generelle Trend zur Individualisierung und die gesellschaftliche Modernisierung – die ihren Ausdruck u.a. auch in den Suburbanisierungsprozessen findet – werden grundsätzlich nicht infrage gestellt. Angesichts der vermuteten Restriktionen wird jedoch die These bezweifelt, dass dies zu einer Steigerung

der Wahlfreiheit und der Mobilitätsoptionen bzgl. der Freizeitwege und damit zu einer Ausweitung individueller Aktionsräume in der Freizeitmobilität führt. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen dürften Bewohner mit einem mobilitätsintensiven Freizeitverhalten nur zu einem geringen Anteil im suburbanen Raum vertreten sind. Zwar kann für den Untersuchungsraum eine hohe Pkw-Orientierung für die Alltagsmobilität im Allgemeinen und die Freizeitmobilität im Besonderen vermutet werden. Dies kann allerdings als eine rationale Strategie des Mobilitätsmanagements unter den gegebenen Restriktionen interpretiert werden und weniger als ein Ausdruck eines erlebnismotivierten Lebensstils.

Individualisierungsprozesse können zweifelsohne zu einer Diversifizierung der Freizeitwünsche und der Freizeitansprüche beitragen. Verschiedene empirische Ergebnisse stützen die Vermutung, dass Unterschiede in der Freizeitmobilität durch unterschiedliche Lebensstiltypen erklärt werden können. Diese Zusammenhänge könnten für die Bewohner des suburbanen Raums jedoch nur eingeschränkt gelten. Diese Vermutung basiert neben den genannten Restriktionen auch auf dem im Umland spezifischen Ausdifferenzierungsniveau der Lebensstiltypen: Aufgrund der relativ homogenen soziodemographischen Merkmale der betrachteten Untersuchungsgruppe dürfte eine deutliche lebensstilbezogene Varianz mindestens fraglich sein. Aus diesen Überlegungen ergibt sich die zweite Hypothese:

H2: Der Lebensstilansatz kann die Zielwahl in der Freizeitmobilität von Suburbaniten aufgrund der restriktiven räumlichen und soziodemographischen Bedingungen nur unzureichend erklären. Demzufolge ist auch der Anteil der Personen mit einem mobilitätsintensiven Freizeitverhalten im suburbanen Raum nur sehr gering (A). In anderen räumlichen Kontexten können Lebensstile durchaus Erklärungspotentiale für die Alltagsmobilität aufweisen, während dies für Suburbia nur sehr eingeschränkt gilt (B).

Diese Fragestellungen und Hypothesen bilden den Rahmen für die empirischen Analysen. Im folgenden Kapitel werden die spezifischen räumlichen Merkmale des Untersuchungsraums vorgestellt.

4 Untersuchungsraum Berliner Umland

Im diesem Kapitel werden für den ausgewählten Untersuchungsraum – das Berliner Umland – die Auswahlkriterien sowie die durch die Suburbanisierungsprozesse gebildeten Raummuster beschrieben. Dabei sollen v.a. der monozentrische Charakter der Stadtregion sowie mögliche post-suburbane Tendenzen berücksichtigt werden.

4.1 Auswahl des Untersuchungsraums

Unter der gegebenen Zielstellung dieser Arbeit orientiert sich die Identifizierung eines geeigneten Untersuchungsraums vorrangig an dem Kriterium der raumstrukturellen Konfiguration. Der suburbane Raum soll Bestandteil einer monozentrisch geprägten Stadtregion sein. Der funktionale Bedeutungsüberschuss der Kernstadt gegenüber ihrem Umland lässt eine relativ große Bedeutung radial orientierter Mobilitätsmuster bei bestimmten Alltagswegen der Suburbaniten vermuten. Daraus können jedoch über den damit verbundenen Mobilitätsaufwand Restriktionsbedingungen entstehen, die zu einer eher nahräumlichen Mobilität bei anderen Alltagswegen führen. Sekundäre Auswahlkriterien stellen zum einen die angestrebte Vergleichbarkeit dieser Untersuchung mit bereits durchgeführten Studien, zum anderen forschungsökonomische Überlegungen dar.

Auf Grundlage dieser Kriterien wurde schließlich das Umland von Berlin – das hier mit der ehemaligen Planungskategorie des Brandenburger Teils des engeren Verflechtungsraums gleichgesetzt wird¹⁸⁵ – als Untersuchungsraum ausgewählt. Diese Gleichsetzung begründet sich neben Datenverfügbarkeitsmotiven v.a. darauf, dass die räumliche Begrenzung der stadtreionalen Funktionsverflechtungen nahezu exakt der Grenze dieser Planungskategorie entspricht. Das Berliner Umland erfüllt erstens das Kriterium eines monozentrisch strukturierten Raums, wie anschließend detailliert gezeigt wird. Die Auswahl wurde zweitens zudem durch das Vorliegen einer inhaltlich und methodisch sehr ähnlichen Studie begünstigt, in der die Alltagsmobilität für verschiedene Gebiete innerhalb Berlins dargestellt und analysiert wurde.¹⁸⁶ Drittens erforderten der einzusetzende Methodenmix und der damit verbundene Erhebungsaufwand eine Beschränkung des Suchraums auf potentielle Untersuchungsräume innerhalb der neuen Länder. Da das Berliner Umland seit wenigen Jahren die einzige Region in den neuen Ländern darstellt, in der Suburbanisierungsprozesse

¹⁸⁵ Der gemeinsame Planungsraum Berlin-Brandenburg unterteilt sich in den engeren Verflechtungsraum, der aus der Kernstadt Berlin und dem Umland besteht, und in den Berlin-fernen Raum, der früher als äußerer Entwicklungsraum bezeichnet wurde.

¹⁸⁶ Diese Studie wurde im Rahmen des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Projekts „Stadt der kurzen Wege“ am Geographischen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin von 2002-2005 durchgeführt. Vgl. hierzu v.a. GEBHARDT, D. 2008.

noch in nennenswertem Umfang auftreten,¹⁸⁷ führte auch dieses Kriterium zur eindeutigen Festlegung des gewählten Untersuchungsraums.

Darüber hinaus kann die Entscheidung für das Berliner Umland Erkenntnisgewinne ermöglichen, inwieweit sich die in der DDR bzw. Ost-Berlin sozialisierten Personen von denen in der alten Bundesrepublik bzw. West-Berlin aufgewachsenen Personen in ihrer Alltagsmobilität unterscheiden.¹⁸⁸ Dabei soll aber nur festgestellt werden, ob die Sozialisation überhaupt noch eine mobilitätsrelevante Variable darstellt und bei entsprechenden Untersuchungen berücksichtigt werden sollte.

An diese Darstellung der Auswahlkriterien für den Untersuchungsraum schließt sich im folgenden Kapitel eine Skizzierung der Suburbanisierungsprozesse im Berliner Umland an, die mit einer Fokussierung auf den monozentrischen Charakter der Stadtregion sowie der funktionalen Ausstattung im Umland erfolgt.

4.2 (Post-)Suburbanisierung im Berliner Umland

Die monozentrische Strukturierung der Stadtregion Berlin-Brandenburg (siehe Karte im Anhang 2) resultiert vorwiegend aus historisch bedingten Besonderheiten. Die vor dem 2. Weltkrieg dynamisch ablaufenden Wachstumsprozesse Berlins kanalisiert sich im randstädtischen Bereich entlang radial angelegter Eisenbahntrassen.¹⁸⁹ Die Kriegsevents sowie die sich anschließende Teilung Deutschlands bzw. Berlins verhinderten für ein halbes Jahrhundert die weitere Erschließung des Umlands, sodass hier erst seit Anfang der 1990er Jahre Suburbanisierungsprozesse einsetzen konnten. In siedlungsstruktureller Konsequenz wurden im Umland dadurch großräumige Freiflächen zwischen den Siedlungsachsen konserviert. Im Zusammenspiel mit einer teilweise relativ dichten Bebauung im Randbereich einiger Berliner Bezirke resultiert daraus eine morphologisch sichtbare Stadtkante. Die Beziehung zwischen Kernstadt und Umland wird außerdem durch ein für Stadtregionen untypisches Einwohnerzahlverhältnis zwischen den beiden Raumeinheiten¹⁹⁰ sowie durch erheblich voneinander abweichende Bevölkerungsdichten¹⁹¹ gekennzeichnet (Tabelle 1).

¹⁸⁷ Vgl. HESSE, M. 2007, S. 281; BURDACK, J. / HESSE, M. 2006, S. 384.

¹⁸⁸ Zur besseren Lesbarkeit werden nachfolgend die Begriffe „Ossis“ bzw. „Wessis“ für die entsprechenden Personengruppen verwendet.

¹⁸⁹ Vgl. BEYER, W. / SCHULZ, M. 2001, S. 123; SIEDENTOP, S. et al. 2005, S. 177.

¹⁹⁰ Das Verhältnis der Einwohnerzahl zwischen Kernstadt und Umland weist i.d.R. eine Größenordnung von etwa 50% zu 50% auf (z.B. Hamburger und Münchener Stadtregion). Vgl. BEYER, W. / SCHULZ, M. 2001, S. 123.

¹⁹¹ Im Vergleich dazu beträgt die Bevölkerungsdichte im Berlin-fernen Raum mit 60 Einwohner / km² (2008) nur etwa ein Viertel des Umland-Wertes und nimmt im Zeitverlauf sogar deutlich ab (zum Vergleich: 67 Einwohner / km² im Jahr 1999). Vgl. LBV BRANDENBURG 2009, S. 23-26.

Tab. 1: Siedlungsstrukturdaten Berlin und Berliner Umland

	Einwohnerzahl (2008)	Verhältnis Ein- wohnerzahl in %	Fläche in km ² (2006)	Bevölkerungsdichte in EW / km ² (2008)
Berlin	3.431.675	77%	892	3.849
Umland	1.028.697	23%	4.429	232

Quelle: LBV BRANDENBURG 2009, S. 23-25, eigene Berechnungen

Bei einer retrospektiven Betrachtung der Entwicklung der Einwohnerzahlen in den jeweiligen Raumeinheiten lässt sich feststellen, dass diese seit 1990 in Berlin fast konstant geblieben sind, während im Umland dagegen im selben Zeitraum ein Anstieg von 31% (etwa 244.000 Personen) verzeichnet werden kann.¹⁹² Die Einwohnerzahlentwicklung indiziert somit deutliche Vorteile zugunsten des Umlands. Allerdings muss relativierend angemerkt werden, dass Berlin trotz eines erheblich negativen Wanderungssaldos mit dem Umland und der im Gegensatz zu den anderen Stadtregionen der neuen Länder anhaltenden Suburbanisierung Einwohnerzahlverluste bislang vermeiden konnte.

Zur Charakterisierung der durch die Suburbanisierungsprozesse gebildeten Raummuster sollen nun die funktionalen Verlagerungsprozesse ins Berliner Umland detaillierter dargestellt werden. Dominieren die für Suburbanisierungsverläufe klassischen Bereiche Wohnen, Einzelhandel und Gewerbe oder findet im Berliner Umland bereits eine funktionale Ergänzung bzw. eine qualitative Verbesserung bestehender Funktionen statt?

Die Bevölkerungssuburbanisierung setzte 1992 ein, erreichte 1998 ihren Höhepunkt und ist seitdem rückläufig (siehe Anhang 3). In deutlicher Abweichung zum Suburbanisierungspfad in westdeutschen Stadtregionen entstanden bis in die zweite Hälfte der 1990er Jahre im Berliner Umland vorwiegend Mietwohnungen in mehrgeschossigen Häusern. Die Ursachen hierfür liegen in den zeitlich befristeten steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten für Wohnungsneubau in den neuen Ländern begründet, mit denen Investoren von neu errichteten, jedoch nicht selbst genutzten Wohnungen gefördert wurden. Diese Fördermöglichkeiten wurden insbesondere von Kapitalanlegern aus den alten Ländern genutzt und führten zu einem eher angebotsinduzierten Suburbanisierungspfad. Die damit verbundene Dominanz der Mietwohnungen ermöglichte gleichzeitig auch einkommensschwächeren Bevölkerungsgruppen eine Wohnortverlagerung in das Umland und trug somit zu einer

¹⁹² Zwischen 1990 und 2008 nahm die Einwohnerzahl Berlins um 0,06% ab (dies entspricht etwa 2.000 Personen). Eigene Berechnung nach LBV BRANDENBURG 2009, S. 23-25. Innerhalb dieses längeren Zeitraums gab es jedoch Schwankungen, die sich v.a. in einer Abnahme in den späten 1990er Jahren – so weist bspw. das jährliche Wanderungssaldo Berlins gegenüber seinem Umland in diesem Zeitraum Werte bis zu 30.000 Personen aus – und einer jährlich steigenden Zunahme seit 2005 ausdrücken.

Relativierung des sozial selektiven Suburbanisierungsmusters bei.¹⁹³ Erst in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre erfolgte nachfragebedingt eine Umorientierung auf eine stärkere Einfamilienhausbebauung.¹⁹⁴ Der Suburbanisierungsprozess vollzog sich in der Vergangenheit überwiegend kernstadtgespeist, d.h. etwa 80% der im Umland lebenden Suburbaniten hatten ihren vorherigen Wohnstandort in Berlin.¹⁹⁵ Der nach 1998 einsetzende Rückgang der Bevölkerungssuburbanisierung bei allerdings weiterhin positiven Wanderungssalden für das Umland beruht auf Sättigungseffekten, veränderten Förderbedingungen, der Bedeutung parallel ablaufender Mobilitätsprozesse¹⁹⁶ sowie teilweise bereits Rückwanderungsbewegungen von nun haushaltsgründenden Kindern.¹⁹⁷ Ein auffälliges räumliches Wanderungsmuster zeigt sich darin, dass Ost-Berliner Haushalte ihren Wohnstandort überwiegend in das östliche Umland, West-Berliner Haushalte hingegen überwiegend in das westliche Umland verlegen.¹⁹⁸ Die dort neu entstandenen Wohngebiete befinden sich meist in unmittelbarer Stadtnähe in einer Entfernung von maximal 30 km zu den beiden Stadtzentren.¹⁹⁹ Dabei wurden Standorte entlang bestehender Verkehrsachsen gewählt, also v.a. in den bis in das Umland hinein reichenden S-Bahn-Korridoren sowie in der Nähe des Autobahnringes.²⁰⁰ Eine Erschließung des Umlands mit ÖPNV-Angeboten, die über die S-Bahn- bzw. Regionalbahnlinien hinausgehen, scheint auf absehbare Zeit aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit nicht gegeben.²⁰¹

¹⁹³ Wenngleich der Zuzug in das Berliner Umland auch von Bevölkerungsgruppen mit einer überdurchschnittlich hohen Qualifikations- und Einkommensstruktur getragen wurde, hat sich um Berlin kein Wohlstandsgürtel gebildet. Vgl. HERFERT, G. 2005, S. 34.

¹⁹⁴ Insbesondere löste eine verbesserte Einkommenssituation der Bevölkerung der Berliner Stadtregion einen höheren Bedarf an Einfamilienhäusern aus. Vgl. BEYER, W. / SCHULZ, M. 2001, S. 126.

¹⁹⁵ Vgl. BREINESSL, K. / ELSNER, E. 2003, S. 15.

¹⁹⁶ Neben der Suburbanisierung prägen insbesondere überregionale Ost-West-Wanderungen sowie innerstädtische Umzüge das Wanderungsgeschehen in den Stadtregionen der neuen Länder. Vgl. u.a. BEYER, W. / BLUTH, F. 2004, S. 53.

¹⁹⁷ Vgl. BREINESSL, K. / ELSNER, E. 2003, S. 15. Hingegen lässt sich die aktuell viel diskutierte Reurbanisierung im Sinne einer Rückkehr der Suburbaniten in die Stadt empirisch bislang nicht belegen. Zwar kann in einigen Oberzentren der neuen Länder eine Stabilisierung der kernstädtischen Wohnfunktion festgestellt werden, allerdings beruht diese insbesondere auf verringerten Wegzügen aus der Stadt. Vgl. hierzu den Vortrag von Günter Herfert „Reurbanisierung in Ostdeutschland?“ auf dem Deutschen Geographentag in Wien am 21.09.2009.

¹⁹⁸ Die von Ost-Berlinern bevorzugten Zuzugsorte befinden sich v.a. in den Landkreisen Barnim und Märkisch-Oderland, die von West-Berlinern hingegen v.a. in den Landkreisen Oberhavel, Havelland und Potsdam-Mittelmark. Vgl. BREINESSL, K. / ELSNER, E. 2003, S. 15.

¹⁹⁹ Zudem dominierten bei den Herkunftsorten der Suburbaniten in den 1990er Jahren die randstädtischen Berliner Bezirke, sodass als Konsequenz sehr kurze Wanderungsdistanzen charakteristisch waren. Die stärksten Wanderungsverluste entfielen dabei auf die Bezirke Marzahn, Hohenschönhausen und Hellersdorf. Vgl. HINRICHS, W. 1999, S. 11. Die Tatsache, dass der Suburbanisierungsprozess somit stärker von Ost- als von West-Berlinern getragen wurde, kann u.a. auf die in Ost-Berlin als schlechter empfundenen Wohnbedingungen, aber auch auf die stärkeren Verflechtungsbeziehungen der Ost-Berliner mit ihrem Umland zurückgeführt werden. HINRICHS, W. 1999, S. 27-30.

²⁰⁰ Vgl. SIEDENTOP, S. et al. 2005, S. 178-179; SINZ, M. 1999, S. 88.

²⁰¹ Die – mit einer niedrigen Taktfrequenz sowie häufig nur an Werktagen verkehrenden – Buslinien fungieren hauptsächlich als Zubringerverkehr zu den S-Bahn-Haltepunkten. Vgl. SIEDENTOP, S. et al. 2005, S. 184.

Die Einzelhandelssuburbanisierung setzte in den frühen 1990er Jahren und somit noch vor der Etablierung regulierender Planungsinstrumente ein. Der gesellschaftspolitische Umbruch hatte unmittelbare Auswirkungen auf das Einzelhandelssystem, die in räumlicher Betrachtung zu einem deutlichen Suburbanisierungsprozess führten.²⁰² Kennzeichnend für diese Phase waren die dynamischen quantitativen Zuwächse der Einzelhandelsfläche, die Dominanz großflächiger Einkaufszentren an verkehrlich gut erschlossenen stadtnahen Grüne-Wiese-Standorten sowie der aufgrund fehlender planerischer Einflüsse forcierte Ausbau von Verkaufsflächen mit innenstadtrelevanten Sortimenten.²⁰³ Seit Mitte der 1990er Jahre führen im Zusammenspiel mit Angebots- und Nachfrageänderungen im Einzelhandel insbesondere die nun installierten raumplanerischen Instrumente zu einer deutlich reduzierten Neuerschließung nicht integrierter Einzelhandelsstandorte, sodass nunmehr der qualitative Ausbau bereits bestehender Einkaufsstätten im Vordergrund steht.²⁰⁴ Eine regional differenzierte Betrachtung lässt eine stärkere Konzentration großflächiger Einzelhandelsstandorte im südlichen und westlichen Umland erkennen, während v.a. im nördlichen und auch im östlichen Umland solche Standorte weitgehend fehlen.

Die Gewerbesuburbanisierung muss vor dem Hintergrund der stadtreionalen Wirtschaftsentwicklung betrachtet werden. In der ersten Hälfte der 1990er Jahre führte ein massiver Deindustrialisierungsprozess – der seine Dynamik aus den Erblasten der politischen Teilung sowie aus den Transformationsbedingungen erhielt²⁰⁵ – in der gesamten Stadtregion zu Beschäftigungsverlusten.²⁰⁶ Dabei verzeichnet Berlin einen ausgeprägten Rückgang der Erwerbstätigenzahlen, wobei in den letzten Jahren Stabilisierungstendenzen deutlich werden.²⁰⁷ Bei einer Betrachtung des gesamten Landes Brandenburg muss auch hier ein massiver Rückgang des Beschäftigungsniveaus konstatiert werden, der trotz unterschiedlicher Entwicklungen zwischen dem Berliner Umland und dem Berlin-fernen Raum noch stärker im

²⁰² Ursachen auf der Nachfrageseite stellten v.a. der bestehende Nachfrageüberhang nach Waren des mittel- und langfristigen Bedarfs, die Währungsumstellung sowie der rasche Anstieg der Individualmotorisierung dar. Auf der Angebotsseite führten die Privatisierungsprozesse zu einer Marktdominanz der aus den alten Ländern in die neuen Länder expandierenden Filialisten, die aufgrund ihrer großflächigen Betriebsformen überwiegend Umlandstandorte präferierten. Vgl. KULKE, E. 2001, S. 62.

²⁰³ Vgl. KULKE, E. 2001, S. 60-63; BEYER, W. / SCHULZ, M. 2001, S. 128.

²⁰⁴ Vgl. KULKE, E. 2001, S. 65-67.

²⁰⁵ Die Wirtschaftsstruktur in West-Berlin kennzeichnete sich während der Teilung durch eine hochsubventionierte, wertschöpfungsfläche und somit unter den Globalisierungs- und Subventionsabbaubedingungen der 1990er Jahre wenig konkurrenzfähige Branchenstruktur. In Ost-Berlin und dem Umland ging die Transformation in die kapitalistische Wirtschaftsordnung sowie der Verlust der Absatzmärkte in Osteuropa mit einer beschleunigten Erosion der industriellen Basis einher. Vgl. u.a. BEYER, W. / SCHULZ, M. 2001, S. 145-149; HERFERT, G. 2005, S. 26.

²⁰⁶ Vgl. BEYER, W. / SCHULZ, M. 2001, S. 146.

²⁰⁷ Von 1991 bis 2007 nahm das Beschäftigungsniveau in Berlin um 11,3% (-175.000 erwerbstätige Arbeitnehmer) ab. Lediglich in den Jahren 1999, 2000 sowie ab 2006 können Zunahmen gegenüber dem Vorjahr festgestellt werden. Vgl. AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2008a, S. 78.

Vergleich zu Berlin ausfällt.²⁰⁸ Beide Länder weisen einen Anstieg des Dienstleistungssektors in der Beschäftigungsstruktur,²⁰⁹ der jedoch eher in der Deindustrialisierung begründet liegt und weniger auf Ansiedlungen hochwertiger unternehmensbezogener Dienstleistungen zurückgeführt werden kann,²¹⁰ sowie eine im Bundesdurchschnitt überproportionale Arbeitslosigkeit auf.²¹¹ Gegenüber der in diesen Ländern schwierigen Wirtschafts- und Arbeitsmarktsituation zeichnet sich das Umland von Berlin durch eine ökonomisch stabilere Situation aus: Dies betrifft zum einen die positive Beschäftigungsentwicklung Mitte der 1990er Jahre,²¹² zum anderen die im Vergleich zu Berlin geringere Arbeitslosigkeit.²¹³ Diese Beschäftigungsgewinne korrespondieren räumlich mit Neuansiedlungen von flächen- und logistikintensiven Unternehmen der Handels- und Verkehrsbranche sowie des Maschinen- und Fahrzeugbaus im Berliner Umland. Diese zwischen 1994 und 1998 erfolgten Investitionen wurden überwiegend aus den alten Ländern und dem Ausland und weniger durch eine Randwanderung Berliner Betriebe getragen.²¹⁴ Als Triebkräfte für diesen Prozess wirkten neben den Kosten- und Flächenverfügbarkeitsvorteilen im Umland zudem die investitionshemmende Restitutionsproblematik innerstädtischer Standorte sowie großzügige Förderanreize vieler Umlandkommunen. Neue Gewerbestandorte bzw. funktional spezialisierte „dynamische Pole“²¹⁵ entstanden entlang überregional bedeutsamer Straßen in der Nähe der Stadtgrenze, wobei diese Ansiedlungen bevorzugt innerhalb des Autobahnringes im südlichen und südwestlichen Umland erfolgten. Die Standortgunst des Südraums erklärt sich v.a. aus der Nähe zum zukünftigen Großflughafen Berlin-Brandenburg, aber auch aus der

²⁰⁸ Von 1991 bis 2007 nahm das Beschäftigungsniveau in Brandenburg um 19,8% (-225.000 erwerbstätige Arbeitnehmer) ab. Der Rückgang konzentriert sich dabei v.a. auf die ersten beiden Jahre sowie den Zeitraum zwischen den Jahren 2000 und 2005, während 1994 und 1995 sowie ab 2006 eine Zunahme des Beschäftigungsniveaus gegenüber den jeweiligen Vorjahren verzeichnet werden kann. Vgl. AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2008b, S. 84.

²⁰⁹ In Berlin beträgt der Beschäftigtenanteil im Dienstleistungssektor im Jahr 2007 86,3% (Produzierendes Gewerbe: 13,4%; Landwirtschaft: 0,3%). In Brandenburg beträgt der Beschäftigtenanteil im Dienstleistungssektor 73,4% (Produzierendes Gewerbe: 22,9%; Landwirtschaft: 3,7%). Eigene Berechnungen nach AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2008b, S. 601.

²¹⁰ Vgl. HERFERT, G. 2005, S. 26.

²¹¹ Die Arbeitslosenquote in Berlin beträgt im Jahr 2007 17,9%, in Brandenburg 16,5%. Im Vergleich dazu beträgt der Durchschnittswert für Deutschland 10,1%. Lediglich Sachsen-Anhalt mit 17,4% sowie Mecklenburg-Vorpommern mit 18,1% weisen eine ähnlich hohe bzw. höhere Arbeitslosenquote als Berlin und Brandenburg auf. Vgl. AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2008b, S. 601. Auch in einem großstädtischen Vergleich der Arbeitslosenquoten stellt Berlin (15,5% [anderer Wert als oben aufgrund abweichender Bezugsbasis]) hinter München (6,2%), Hamburg (9,2%), Frankfurt (Main) (9,5%) und Köln (12,2%) das Schlusslicht dar (Daten von 2007). Vgl. AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2008a, S. 490.

²¹² So erhöhte sich das Beschäftigungsniveau im Berliner Umland zwischen 1993 und 1996 um etwa 17% (+45.000 Beschäftigte). Vgl. HERFERT, G. 2005, S. 30.

²¹³ Diese relativ geringe Arbeitslosigkeit im Berliner Umland resultiert aus der höheren Qualifikationsstruktur der Umlandbewohner sowie den Entlastungseffekten des Berliner Arbeitsmarkts. Vgl. BEYER, W. / SCHULZ, M. 2001, S. 147.

²¹⁴ Vgl. BEYER, W. / SCHULZ, M. 2001, S. 146.

²¹⁵ HERFERT identifiziert insgesamt 12 ökonomische Pole (definiert als Konzentrationen von mehr als 5.000 Beschäftigten am Arbeitsort) im Berliner Umland, von denen er drei – Ludwigsfelde / Dahlewitz, Teltow / Stahnsdorf und Schönefeld / Waltersdorf – als dynamische Pole klassifiziert. Vgl. 2005, S. 40-45.

vor Ort bestehenden optimalen Verkehrserschließung.²¹⁶ Seit den späten 1990er Jahren gewinnen im stadtreionalen Vergleich zunehmend Ansiedlungsflächen im Berliner Stadtgebiet an Bedeutung, sodass einige im Umland neu entstandene Gewerbegebiete bereits deutliche Leerstände aufweisen.²¹⁷ Zudem verzeichnet jetzt auch das Umland ab dem Jahr 2000 einen Rückgang des Beschäftigungsniveaus, der v.a. durch Arbeitsplatzverluste im Baugewerbe verursacht wird, die von den leichten Zuwächsen in den unternehmensorientierten Dienstleistungsbranchen nicht ausgeglichen werden können.²¹⁸ Diese jüngeren Entwicklungen haben auch die bestehende Kernstadtorientierung und somit das negative Pendlersaldo des Berliner Umlands weiter verstärkt.²¹⁹

Untersuchungen zu einer Suburbanisierung überregional bedeutsamer bzw. funktionsgemischter Freizeitangebote²²⁰ im Berliner Umland wurden bislang – vermutlich infolge mangelnder Evidenz – nicht durchgeführt. Wenngleich in theoretischer Hinsicht ähnliche Motive wie bei den beschriebenen Funktionsverlagerungen Investitionsentscheidungen zugunsten des Umlands begünstigen können,²²¹ scheinen diese im Untersuchungsraum bis auf wenige Ausnahmen noch keine raumprägende Bedeutung erlangt zu haben.²²² Ein ähnlicher Befund kann für die Verlagerung von Bildungsfunktionen konstatiert werden.²²³ Für die räumliche Konfiguration der Freizeitangebote im Umland erfolgt eine detailliertere Bestandsaufnahme im empirischen Teil dieser Arbeit in Kapitel 6.2.

²¹⁶ Vgl. HERFERT, G. 2005, S. 42.

²¹⁷ Ursachen für die steigende Attraktivität Berlins stellen v.a. die Klärung der Eigentumsverhältnisse in Ost-Berlin sowie der Zuwachs innerstädtischer Technologie- und Gründerzentren dar. Vgl. BEYER, W. / SCHULZ, M. 2001, S. 148. Die Kapazitätsreserven der Gewerbegebiete sind gleichzeitig auch eine Folge des von den Kommunen und privaten Trägern v.a. in der Frühphase der Suburbanisierung geschaffenen Überangebots an Gewerbeflächen. Vgl. HERFERT, G. 2005, S. 36-37.

²¹⁸ Ebenda, S. 38. Allerdings kann seit 2005 eine erneute Trendwende bei der Entwicklung des Beschäftigungsniveaus beobachtet werden: Bis 2008 erhöhte sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer im Umland um 8,8% (dies entspricht etwa 25.000 Arbeitsplätzen). Nachrichtlich von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg.

²¹⁹ Ebenda, S. 38-39. Die bestehende Kernstadtdominanz wird auch durch das Verhältnis der Arbeitsplätze zwischen der Kernstadt und dem Umland illustriert: In der Berliner Stadtregion liegt diese Relation derzeit bei etwa 75% zu 25%, während andere Stadtregionen in Deutschland hingegen ein fast ausgeglichenes Verhältnis zwischen den beiden Raumeinheiten aufweisen (z.B. Hamburger und Münchener Stadtregion). Vgl. SIEDENTOP, S. et al. 2005, S. 175.

²²⁰ Beispiele hierfür sind u.a. Urban-Entertainment-Center, Multiplexkinos, Großdiscotheken, Spaß- und Erlebnisbäder, Veranstaltungshallen, Skihallen und Musical-Theater. Für eine Übersicht über die funktionalen Besonderheiten bzw. die durchschnittlichen Einzugsgebietsgrößen vgl. HATZFELD, U. 2001, S. 84-88.

²²¹ Wesentliche Standortfaktoren für eine Ansiedlung von publikumsintensiven Freizeitgroßeinrichtungen im Umland stellen günstige Bodenpreise, eine vorteilhafte Pkw-Erreichbarkeit sowie die Flächenverfügbarkeit dar. Darüber hinaus resultieren Präferenzen für die Umlandregion aus der Vermeidung von Nutzungskonflikten, die bspw. bei Großdiscotheken in städtebaulich integrierten Lagen auftreten würden. Allerdings könnten eine Nutzung möglicher Synergieeffekte an funktionsgemischten Standorten sowie regionalplanerische Faktoren auch zu einer Stärkung zentripetaler Kräfte führen. Vgl. HATZFELD, U. 2001, S. 89.

²²² So existiert heute in Brandenburg ein flächendeckendes (Über-)Angebot an Spaß- und Erlebnisbädern, wobei sich die Standorte über das gesamte Land Brandenburg verteilen.

²²³ Die wenigen Beispiele hierfür – insbesondere der 1997 westlich von Potsdam entstandene Wissenschaftspark Golm – entstanden aufgrund von öffentlichen Planungen und Förderungen. Vgl. HERFERT, G. 2005, S. 45.

Abschließend sollen die regionalplanerischen Rahmenbedingungen in der Stadtregion betrachtet werden, da hierdurch die funktionsräumlichen Prozesse im Umland beeinflusst werden können. Die Wiedervereinigung und der Hauptstadtbeschluss des Deutschen Bundestages 1991 führten zu einem Bedeutungsgewinn der Stadt, der u.a. durch einen Zuwachs an Regierungs- und Verwaltungsfunktionen, aber auch durch städtebauliche Großprojekte sichtbar wurde. Allerdings entwickelten sich unter dem Eindruck einer allgemein vorherrschenden Euphorie deutlich übertriebene Wachstumserwartungen bezüglich der demographischen und ökonomischen Prozesse in der Stadtregion.²²⁴ Mit der regionalplanerischen Kooperation zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg, die Mitte der 1990er Jahre als gemeinsame Landesplanung institutionalisiert wurde, sollten die raumwirksamen Konsequenzen dieser Erwartungen gesteuert werden. Unter dem Leitbild der dezentralen Konzentration sollten Zersiedlungsentwicklungen im Umland weitgehend eingedämmt, räumliche Funktionsdopplungen in Stadtnähe vermieden sowie gleichwertige Lebensverhältnisse auch im Berlin-fernen Raum sichergestellt werden.²²⁵ Ein jedoch teilweise sehr deutlicher Anstieg der Bevölkerungszahlen in Berlin-nahen Kommunen, der durch bestehende planerische Vorgaben nicht verhindert werden konnte, sowie fehlende finanzielle Mittel zur Vorhaltung von Funktionen auch in peripheren Regionen Brandenburgs führten zur im aktualisierten Landesentwicklungsplan von 2009 fixierten Ablösung des Leitbilds der dezentralen Konzentration und zur Orientierung an dem Grundsatz „Stärken stärken“²²⁶. Die neue Strategie beinhaltet die sektorale und räumliche Fördermittelkonzentration auf bestehende leistungsfähige Kompetenzfelder.²²⁷ Diese Konzentration wird durch die Abschaffung der im bisherigen engmaschigen Zentrale-Orte-Netz dominanten Grund- und Kleinzentren sowie durch die Ausweisung einiger zusätzlicher Mittelzentren in wachstumsstarken Siedlungsbereichen realisiert.²²⁸ Da einige dieser neuen Mittelzentren im Umland liegen,²²⁹ verschiebt sich damit zumindest in raumplanerischer Terminologie der Entwicklungsschwerpunkt vom Berlin-fernen Raum in das Umland von Berlin (siehe Anhang 4). Inwieweit dies zu einer funktionalen Aufwertung des Umlands beiträgt und ob sich

²²⁴ Vgl. HERFERT, G. 2005, S. 29.

²²⁵ Vgl. BREINSSL, K. / ELSNER, E. 2003, S. 12.

²²⁶ LEP B-B 2009, S. 10.

²²⁷ So sollen bspw. innerhalb eines veränderten Zentrale-Orte-Systems Infrastruktur-Investitionen räumlich auf „starke [...] multifunktionale“ Gemeinden konzentriert werden, die über ein leistungsfähiges Verkehrsnetz auch ländlich geprägte Regionen den Zugang zur Daseinsvorsorge ermöglichen. Vgl. LEP B-B 2009, S. 12. Zu detaillierten Definitionen des hierarchischen Zentrale-Orte-Systems und den je nach Hierarchiestufe unterschiedlichen Aufgabenbereichen für deren Umlandbereiche siehe ebenda, S. 16-17.

²²⁸ Während unter dem bisherigen Leitbild 153 Zentrale Orte ausgewiesen waren – Berlin als Metropole, Potsdam, Frankfurt (Oder), Cottbus und Brandenburg an der Havel als Oberzentren, 27 Mittelzentren, 6 Mittelzentren in Funktionsergänzung sowie 115 Grund- und Kleinzentren –, sind es nach dem neuen Konzept lediglich 52 Zentrale Orte. Als Mittelzentren sind nun 34 Orte und als Mittelzentren in Funktionsteilung 16 Orte ausgewiesen, während bzgl. der Metropole und der Oberzentren keine Veränderungen vorgenommen wurden.

²²⁹ Dies betrifft Erkner, Falkensee, Teltow, Hennigsdorf, Schönefeld, Zossen, Werder und Neuenhagen.

dadurch die bestehende Abhängigkeit des Umlands von Berlin relativiert, kann aktuell noch nicht abgeschätzt werden.

Welche Erkenntnisse lassen sich aus dieser Darstellung der raumstrukturellen Eigenschaften des Berliner Umlands für die Frage nach dessen funktionalen Abhängigkeiten von Berlin oder aber dessen Eigenständigkeit ableiten? Die Antwort fällt überwiegend eindeutig aus. Die bislang zu beobachtenden Prozesse entsprechen einem suburbanen Paradigma, die auf räumlicher Ebene mit einer monozentrisch strukturierten Stadtregion korrespondieren. Dafür sprechen insbesondere drei Gründe:

Erstens erfolgten die Suburbanisierungsprozesse funktional selektiv. So lassen sich solche Entwicklungen bisher nur für die Wohn-, Einzelhandels- und Gewerbefunktion in einem nennenswerten Ausmaß identifizieren, während die Freizeit- und die Bildungsfunktion nach derzeitigem Kenntnisstand davon kaum erfasst wurden. Die suburbanen Funktionsstandorte weisen zudem eine überwiegend monofunktionale Angebotsstruktur sowie eine nur begrenzte überregionale Ausstrahlungskraft auf.

Zweitens befinden sich die neu entstandenen suburbanen Komplexe fast ausschließlich in relativ nahräumlicher Entfernung zu Berlin, womit eine von der Kernstadt unabhängige Entwicklung erschwert wird.

Und drittens hat sich die funktionale Prozessdynamik in den letzten Jahren erheblich abgeschwächt, sodass in quantitativer Hinsicht der Zenit überschritten wurde. Ergänzende prognostische Betrachtungen unterstützen diesen Befund: So wird sich nach der Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburg die Einwohnerzahl im Umland von derzeit 1,028 Mio. bis zum Jahr 2020 auf 1,067 Mio. Personen erhöhen, verringert sich jedoch anschließend bis zum Jahr 2030 auf 1,049 Mio. Personen.²³⁰ Die entsprechende Prognose für Berlin geht hingegen von einem Anstieg der Einwohnerzahl von derzeit 3,431 Mio. auf 3,476 Mio. Personen im Jahr 2030 aus.²³¹ Langfristig kann bei der demographischen Entwicklung also von einer Bedeutungsverschiebung zugunsten der Kernstadt gegenüber ihrem Umland ausgegangen werden. Insgesamt führt die Berücksichtigung der genannten Indikatoren zu der Schlussfolgerung, dass die stadtreionale Entwicklung weiterhin vom Zentrum ausgeht, die Abhängigkeit des Umlands von der Kernstadt bestehen bleibt und post-suburbane Tendenzen im Sinne einer Verselbständigung Suburbias mittelfristig nicht zu erwarten sind.

Wendet man den Blick jedoch von dieser globalen Gegenüberstellung zwischen Kernstadt und Umland auf das Umland allein und vernachlässigt einen Augenblick die nicht zu

²³⁰ Vgl. LBV BRANDENBURG / AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2008, S. 148. Da bis zum Jahr 2030 die Einwohnerzahl im Berlin-fernen Raum laut Prognose um fast 25% auf 1,144 Mio. Personen abnehmen soll (Ebenda, S. 154), würde dann trotz der im Umland auftretenden Stagnations- bzw. Schrumpfungsentwicklungen zwischen diesen beiden Raumeinheiten ein beinahe paritätisches Einwohnerzahlenverhältnis vorliegen.

²³¹ Vgl. SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG BERLIN / AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2009, S. 15.

bestreitende Dominanz Berlins, dann lassen sich partiell Anzeichen einer qualitativen Funktionsanreicherung im Umland feststellen. Dies betrifft sowohl die Einzelhandels- als auch die Gewerbesuburbanisierung: So besitzen die im Umland bestehenden Shopping-Center einen ähnlichen Branchenmix²³² wie innerstädtische Zentren, sodass zwischen beiden Raumeinheiten Konkurrenzbeziehungen existieren. Darüber hinaus wird mit den realisierten Funktionserweiterungen der Shopping-Center ein wichtiges Charakterisierungskriterium post-suburbaner Einzelhandelsstandorte erfüllt.²³³ Tendenzen einer qualitativen Anreicherung vollziehen sich auch bei der Gewerbesuburbanisierung durch die Herausbildung spezialisierter ökonomischer Pole. Inwieweit ähnliche Entwicklungen auch bei einer Freizeitsuburbanisierung eingesetzt haben, muss erst untersucht werden. Neben diesen funktionalen Veränderungen kann möglicherweise der raumplanerische Strategiewechsel der gemeinsamen Landesplanung durch die Neuausweisung von Mittelzentren im Umland zu einer zukünftigen ökonomischen Stärkung des Umlands beitragen und bereits jetzt schon vorhandene Stärken – bspw. die geringe Arbeitslosigkeit – weiter festigen. Insbesondere aber sollte eine räumlich differenzierte Betrachtung den Blick für post-suburbane Tendenzen öffnen, die v.a. im südlichen und südwestlichen Umland aufgrund der dort größeren ökonomischen Potentiale erkennbar sind. Gerade diese Differenzierung ermöglicht Analysen, inwieweit bestehende räumliche Ausstattungsunterschiede auch zu einer unterschiedlichen Alltagsmobilität führen.

Für die Berliner Stadtregion muss abschließend betont werden, dass die Suburbanisierungsprozesse und die daraus resultierenden Raumstrukturen aufgrund der historischen, politischen und ökonomischen Einbettung einem spezifischen Entwicklungspfad folgen. Dies muss insbesondere bei Vergleichen mit entsprechenden Prozessen in westdeutschen und westeuropäischen Stadtregionen berücksichtigt werden, die durch eine längerfristige Suburbanisierungstradition gekennzeichnet sind. Vor diesem Hintergrund können bspw. mögliche post-suburbane Ansätze im Berliner Umland nicht als Folge eines evolutionären Wachstumsprozesses erklärt werden. Ebenso müssen spezielle Besonderheiten, die auf scheinbar post-suburbane Entwicklungen hindeuten, wie z.B. die im Vergleich mit den frühen westdeutschen Suburbanisierungsprozessen geringere soziale Selektivität, als transformationsbedingt eingeordnet werden. Auch wenn dadurch einerseits die vergleichende Perspektive des Untersuchungsraums mit anderen Stadtregionen eingeschränkt wird, eröffnet

²³² Dies betrifft bspw. Bekleidungsartikel, Schuhe, Unterhaltungselektronik, Fotoartikel und Spielwaren. Vgl. KULKE, E. 2001, S. 63.

²³³ Dies trifft neben den für Shopping-Center charakteristischen Angebotsergänzungen aus dem Gastronomie- und Dienstleistungsbereich (ebenda, S. 63) insbesondere auf das A10-Center in Wildau zu, das durch die Kombination von Einkaufs- und Freizeitangeboten unter einem Dach eine Sonderstellung im Berliner Umland einnimmt. Vgl. PÄTZOLD, K. 2009, S. 115-116.

sich andererseits die Chance, das Forschungsdefizit über die Freizeitmobilität in monozentrisch geprägten Umlandregionen abzubauen.

Im folgenden Kapitel wird die methodische Anlage der empirischen Untersuchung vorgestellt und dabei v.a. auf die eingesetzten Methodeninstrumente, die verwendete Lebensstilkonzeption und die Auswahl und Charakterisierung der Untersuchungsgebiete Bezug genommen.

5 Methodische Anlage der empirischen Untersuchung

Zuerst werden die eingesetzten Methodeninstrumente und die damit erzielte Datenbasis beschrieben. Anschließend wird zum Verständnis der verwendeten Lebensstilkonzeption deren methodische Konstruktion erläutert. Die Größe des Untersuchungsraums bzw. die Vielzahl der dort gelegenen suburbanen Siedlungen erforderten eine Auswahl von für die Zielstellung der Arbeit repräsentativen Untersuchungsgebieten. Die Darstellung dieses Auswahlprozesses sowie die Charakterisierung der Untersuchungsgebiete schließen das Kapitel ab.

5.1 Datenerhebung und Rücklaufquoten

Zur Diskussion der formulierten Fragestellungen und Hypothesen wurde ein Methodenmix aus quantitativen und qualitativen Erhebungsverfahren eingesetzt, da die einzelnen Auswertungsschwerpunkte einen jeweils spezifischen Methodeneinsatz erfordern. So können die bestehenden Forschungsdefizite zu den Ausprägungen der Freizeitmobilität im suburbanen Raum nur über eine quantitativ repräsentative Datendokumentation (räumliche Verteilung der Freizeitziele, Zielwahl, Zeitaufwand bei Freizeitwegen) abgebaut werden. Die subjektiven Hintergrundbedingungen für das Mobilitätsverhalten (Freizeitbedürfnisse, Motive der Zielwahl, Ablauf der Entscheidungsprozesse) können wiederum nur über qualitative Verfahren erhoben werden. Die quantitativen Verfahren setzten sich aus einer Kartierung der Freizeitinfrastruktur sowie einer schriftlichen, vollstandardisierten Bewohnerbefragung zusammen, während die qualitative Erhebung als leitfadengestützte Interviews durchgeführt wurden.

Kartierung

Die Kartierung erfolgte als Dokumentation der in den Untersuchungsgemeinden vorhandenen Freizeitinfrastruktur, wozu insbesondere kulturelle & unterhaltungsbezogene, sport- & wellnessorientierte, gastronomische sowie vereinsbezogene Einrichtungen gehören. Zielsetzung bei der Kartierung war die Erfassung der Anzahl und Art der Freizeiteinrichtungen in den Untersuchungsgemeinden. Damit sollen Erkenntnisse über das Ausstattungsniveau und die Bedeutung post-suburbaner Raumstrukturen gewonnen werden. Die Kartierung wurde vom Projektbearbeiter, von studentischen Hilfskräften und von Studenten im Rahmen von Projektseminaren und Abschlussarbeiten durchgeführt.

schriftliche Bewohnerbefragung

Die schriftliche Bewohnerbefragung setzte sich aus einem standardisierten Fragebogen sowie einem Wegeprotokoll zusammen. Der 19-seitige Fragebogen integriert neben Abfragen zur Wohnbiographie und zum Wohngebiet, allgemeinen mobilitätsbezogenen Fragestellungen

und Angaben zu soziodemographischen und lebensstilrelevanten Indikatoren die Fragenkomplexe der drei Teilprojekte. Somit liegen Angaben zur Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitmobilität von einer gemeinsamen Befragungsgruppe vor. Die Auswahl der relevanten Fragen als auch die Fragenformulierungen orientierten sich zu Vergleichszwecken teilweise deutlich an der Untersuchung der Alltagsmobilität in den Berliner Untersuchungsgebieten. So wurde u.a. die bereits dort verwendete Lebensstilkonzeption übernommen. Den Schwerpunkt des Erhebungsteils zur Freizeitmobilität bildete die Abfrage aller außerhäuslichen Freizeitaktivitäten, der dazugehörigen Freizeitorte, der Motive zum Aufsuchen dieser Orte, der Verkehrsmittelwahl, der Wegedauer, der Häufigkeit der Ausübung sowie der begleitenden Personen.²³⁴ Ergänzende Angaben wurden zu persönlichen Freizeitpräferenzen, zum Ausflugsverkehr und zu den im Wohnort vermissten Freizeiteinrichtungen erhoben. Die übergeordnete Zielsetzung bei der Fragenkonzeption bestand darin, die von den Suburbaniten in der Freizeit aufgesuchten Orte umfassend zu dokumentieren, potentielle zeitliche Veränderungen dieses räumlichen Verhaltens zu identifizieren und diese Freizeitmobilitätsmuster vor dem Hintergrund persönlicher Freizeitpräferenzen und freizeitinfrastruktureller Raumausstattungsmerkmale zu analysieren. Aufgrund seines Umfangs enthielt der Fragebogen vorwiegend geschlossene Fragen.²³⁵ Zusätzlich zum Fragebogen wurde ein Wegeprotokoll erstellt, in das die Befragten für zwei Stichtage – ein Werktag und ein Samstag – ihre gesamten Alltagswege eintragen sollten.²³⁶ Bei den Wegeprotokollen bestand die Möglichkeit, dass in Zwei- bzw. Mehrpersonenhaushalten neben dem Befragten auch dessen Partner ein separates Exemplar ausfüllt.²³⁷

Nach der Konzeption des Fragebogen- und des Wegeprotokollentwurfs wurden diese Erhebungsinstrumente durch die Berücksichtigung professioneller methodischer Hinweise²³⁸ sowie durch die Durchführung von zehn Pretests mit Umlandbewohnern optimiert.

Die Bewohnerbefragung fand in den ersten beiden Oktoberwochen 2007 in insgesamt zehn Untersuchungsgebieten des Berliner Umlands statt. Um die Teilnahmebereitschaft der Befragten zu erhöhen, erfolgte im September eine Information über die bevorstehende Befragung über lokale Tageszeitungen und Radiosender in den betreffenden

²³⁴ Diese Merkmale wurden offen abgefragt und erst bei der Datenbearbeitung kategorisiert. Eine vorkategorisierte Abfrage hätte die intersubjektive Varianz des Freizeitbegriffs nicht ausreichend berücksichtigen können.

²³⁵ Einige wenige offene Fragen ergänzten die geschlossene Frageform an inhaltlich dafür geeigneten Stellen, bspw. bei der Charakterisierung des eigenen Wohngebiets.

²³⁶ Mit den Wegeprotokollen wurden der Wegezweck, die Zieladressen, die Wegedauer, die Verkehrsmittelwahl, die Begleitpersonen sowie die Häufigkeit der zurückgelegten Wege erhoben. Die Festlegung eines Werktages und eines Samstages als Stichtage berücksichtigt den Umstand, dass die verschiedenen Aktivitäten wochentagsbezogene Durchführungsschwerpunkte aufweisen.

²³⁷ Damit sollte insbesondere die haushaltsinterne Aufteilung der Reproduktionsarbeitswege dokumentiert werden, die jedoch in dieser Arbeit keinen Schwerpunkt darstellt.

²³⁸ Dies erfolgte durch schriftlichen bzw. telefonischen Austausch mit einem Mitarbeiter des früheren Zentrums für Umfragen, Methoden und Analysen (ZUMA) in Mannheim (heute Abteilung des GESIS-Instituts).

Umlandgemeinden. Zusätzlich wurden eine Woche vor Befragungsbeginn Informationszettel an alle Haushalte in den Untersuchungsgebieten verteilt.

Die schriftliche Befragungsform wurde gewählt, um infolge des geringeren Organisations- und Zeitaufwands möglichst viele Personen erfassen zu können. Der u.a. in einer niedrigen Rücklaufquote liegende Nachteil schriftlicher Befragungen wurde durch die persönliche Abgabe und etwa eine Woche später erfolgte Abholung der Fragebögen erheblich reduziert.²³⁹ Durch ein dem Fragebogen vorangestellte Ausfüllhilfe sowie durch präzise und leicht verständliche Frageformulierungen wurde das Risiko auftretender Unklarheiten in der Beantwortungssituation verringert.²⁴⁰ Im Fragebogen wurde auch die Bereitschaft erfragt, in einer späteren Projektphase an einem qualitativen Interview teilzunehmen. Die Erhebung wurde von den Bearbeitern der drei Teilprojekte, den in den Projekten arbeitenden studentischen Hilfskräften sowie Studenten eines hierfür konzipierten Projektseminars durchgeführt. Durch ein kleines Geschenk (gebietsbezogene Radwanderkarten oder Konfekt) sollte die Motivation, an der Befragung teilzunehmen, zusätzlich erhöht werden.

Als maximale Stichprobe wurde die Gesamtzahl aller Haushalte in den Untersuchungsgebieten festgelegt. Insofern wurde an jeder Wohnungstür in den räumlich klar abgegrenzten Untersuchungsgebieten geklingelt, um durch die Kontaktaufnahme eine Befragungsteilnahme zu ermöglichen. Auf eine Stichprobenfestsetzung im Sinne eines selektiven Auswahlprozesses²⁴¹ wurde vor dem Hintergrund der z.T. relativ geringen Haushaltsanzahlen in den Untersuchungsgebieten bewusst verzichtet. Durch die klare Regel, an jeder Tür zu klingeln, sollte sichergestellt werden, dass die Interviewer die Auswahl der zu Befragenden nicht beeinflussen und somit für alle Haushalte die annähernd gleiche Wahrscheinlichkeit besteht, für die Befragung ausgewählt zu werden. Gleichwohl besteht für bestimmte Bevölkerungsgruppen immer ein höheres Risiko, nicht angetroffen zu werden, als für andere.²⁴² Durch die Wahl des Befragungszeitraums – i.d.R. zwischen 16 und 20 Uhr an unterschiedlichen Wochentagen – wurde versucht, solche Verzerrungen möglichst gering zu halten.

²³⁹ Dieses Vorgehen wurde bereits in der Untersuchung der Alltagsmobilität in Berlin erfolgreich angewendet. Ebenso bestätigen Erfahrungen aus anderen Forschungsprojekten, dass durch diese Vorgehensweise i.d.R. sehr hohe Rücklaufquoten generiert werden. Vgl. STEINFÜHRER, A. 2004, S. 130.

²⁴⁰ Die Ausfüllhilfe enthielt bspw. auch die Festlegung, dass der Fragebogen von derjenigen Person im Haushalt ausgefüllt werden soll, die als nächstes Geburtstag hat und mindestens 16 Jahre alt ist. Die Ausweisung dieses Mindestalters erfolgte vor dem Hintergrund, dass erst ab diesem Alter von einem selbständigen Mobilitätsverhalten ausgegangen werden kann. Vgl. SCHEINER, J. 2006, S. 9.

²⁴¹ Ein Beispiel hierfür ist das Random-Route-Verfahren, in dem über spezifische Regeln bestimmt wird, an jeder wievielten Wohnungstür geklingelt werden soll.

²⁴² Dies betrifft v.a. erwerbstätige Personen, insbesondere wenn – wie im Untersuchungsraum zu erwarten ist – ihre Arbeitswege einen erheblichen Zeitaufwand erfordern.

Insgesamt wurden 1.135 ausgefüllte Fragebögen eingesammelt, was einer Rücklaufquote von 63,3% gemessen an der Zahl der ausgeteilten Fragebögen entspricht.²⁴³ Die Zahl der Verweigerungen lässt sich nicht genau rekonstruieren, liegt jedoch unterhalb der Zahl der zum Befragungszeitpunkt nicht angetroffenen Personen.²⁴⁴ Tabelle 2 zeigt die Rücklaufquoten für die einzelnen Untersuchungsgebiete, wobei die jeweiligen Anteile in keinem Gebiet einen für die Analysen erforderlichen Mindestumfang unterschreiten und somit eine quantitativ repräsentative Stichprobe vorliegt.²⁴⁵

Tab. 2: Rücklauf der Fragebögen nach Untersuchungsgebieten

Untersuchungsgebiet	Gesamtzahl Haushalte (n HH)	Zahl ausgefüllter Fragebögen (n FB)	Rücklaufquote: n FB ./ n HH	Rücklaufquote: n FB ./ Zahl ausgeteilter FB
Altlandsberg/ Seeberg, Typ S*	272	76	27,9%	68,5%
Altlandsberg/ Wegendorf, Typ S	172	65	37,8%	68,7%
Grünheide, Typ S	337	85	25,2%	64,9%
Wildau, Typ NK	1.132	261	23,1%	59,9%
Mittenwalde, Typ S-S	459	120	26,1%	61,5%
Zossen, Typ S-S	156	63	40,4%	68,5%
Ludwigsfelde, Typ AK	453	127	28,0%	64,2%
Dallgow-Döberitz, Typ S	641	141	22,0%	53,8%
Schönwalde-Glien, Typ S	174	57	32,8%	65,5%
Velten, Typ AK	356	140	39,3%	72,2%
GESAMT	4.152	1.135	27,3%	63,3%

* Zur Typisierung der Untersuchungsgebiete siehe Kapitel 5.3 und 5.4

Quelle: schriftliche Bewohnerbefragung Oktober 2007

²⁴³ Beim Einsammeln der ausgefüllten Fragebögen kam es teilweise vor, dass trotz des vereinbarten Abgabetermins Fragebögen noch nicht ausgefüllt waren. Für diesen Fall wurden vorbereitete adressierte und frankierte Briefumschläge an die Bewohner verteilt, sodass diese die Fragebögen dann noch zu einem späteren Zeitpunkt den Projektarbeitern zusenden konnten. Mit dieser Methode konnte ein Rücklauf von insgesamt 143 Fragebögen (entspricht 12,6% aller ausgefüllten Fragebögen) erzielt werden.

²⁴⁴ Je nach Untersuchungsgebiet entfallen zwischen 20% und 35% aller erfolglosen Kontaktierungsversuche auf Verweigerungen, der sich jeweils zu 100% ergänzende Rest entfällt auf den Anteil nicht angetroffener Personen.

²⁴⁵ Gebiete mit im Vergleich zur Gesamtstichprobe unterdurchschnittlichen Rücklaufquoten weisen zumindest relativ hohe Absolutzahlen der verwertbaren Fragebögen auf. Gleichwohl schränken die Rücklaufquoten auf der Ebene einzelner Untersuchungsgebiete weitergehende differenzierte Analysen zweifellos ein.

Repräsentativitätsprüfungen im Sinne eines soziodemographischen Datenvergleichs zwischen den Gebietsstichproben und entsprechenden statistischen Kontrollgruppen lassen sich nur eingeschränkt durchführen. Vergleichsdaten liegen lediglich auf der jeweils räumlich weitaus höher aggregierten Gemeindeebene vor und lassen für nur wenige Variablen entsprechende Prüfungen zu. Bei einem solchen Vergleich muss zudem berücksichtigt werden, dass sich die soziodemographischen Merkmalsausprägungen zwischen suburbanen Untersuchungsgebieten und der Gemeindeebene normalerweise teilweise deutlich voneinander unterscheiden. Insofern kann bei gegebenen Abweichungen nicht hinreichend auf fehlende Repräsentativität der Stichprobe gegenüber der Untersuchungsgebietsbevölkerung geschlossen werden. Abweichungen der vorliegenden Stichprobe zeigen sich erwartungsgemäß in der sozioökonomischen Struktur, die für nahezu alle Untersuchungsgebiete eine im Vergleich zur Gemeindeebene höhere ökonomische Kapitalbasis indiziert. Lediglich die Untersuchungsgebiete in Wildau und v.a. in Dallgow-Döberitz (Bahnhofstraße) zeichnen sich bzgl. der Arbeitslosenquote bzw. der Einkommensverteilung durch eine für suburbane Wohngebiete relativ schwache sozioökonomische Struktur aus, die sich im Vergleich zur jeweiligen Gemeindeebene nur geringfügig unterscheidet.²⁴⁶ Beim Altersdurchschnitt können für alle Untersuchungsgebiete erstaunlicherweise deutlich höhere Werte als auf Gemeindeebene festgestellt werden. Unter Berücksichtigung der in der Befragung gesetzten Altersuntergrenze verschwinden jedoch diese methodisch verursachten Unterschiede mit Ausnahme von Wildau und Grünheide fast vollständig. In diesen beiden Untersuchungsgebieten ist die Altersklasse der über 64-Jährigen deutlich überrepräsentiert.²⁴⁷ Während beim Geschlechterverhältnis auf Gemeindeebene eine paritätische Verteilung vorherrscht,²⁴⁸ überwiegt in allen Gebietsstichproben der Frauenanteil.²⁴⁹ Diese Ungleichverteilung kann insbesondere auf befragungsbezogene Verzerrungen zurückgeführt werden und zeigt die teilweise deutlich höhere Auskunftsbereitschaft der Frauen. Zusammenfassend deuten die wenigen Indikatoren auf keinerlei Einschränkungen hinsichtlich

²⁴⁶ Die stichprobenbezogenen Arbeitslosenquoten weisen für das Untersuchungsgebiet in Wildau (Typ NK) einen gegenüber dem Gemeindedurchschnitt nur leicht geringeren Wert, für Dallgow-Döberitz (Bahnhofstraße, Typ S) einen sogar deutlich höheren Wert auf. Wenngleich die geringe Anzahl arbeitsloser Personen keine systematischen Vergleiche erlauben, können sie zumindest als Indizien für eine sozioökonomisch schwächere Bevölkerungsstruktur in den beiden Gebieten gewertet werden, zumal diese Schlussfolgerung auch durch die im Vergleich zu den anderen Untersuchungsgebieten relativ niedrigen Äquivalenzeinkommen in Wildau (Typ NK) und Dallgow-Döberitz (Bahnhofstraße, Typ S) belegt werden kann. Siehe hierzu die Übersicht im Anhang 7.

²⁴⁷ Während in der Wildauer Stichprobe der Anteil der über 64-Jährigen mit 26,8% leicht über dem Gemeindedurchschnitt von 24,2% liegt, übersteigt der Anteil in der Grünheider Stichprobe mit 41,2% den entsprechenden Gemeindevwert von 21,8% deutlich. V.a. der in Grünheide auftretende Unterschied kann nicht mehr mit Befragungsverzerrungen erklärt werden und lässt vermuten, dass dieses suburbane Wohngebiet insgesamt von einer deutlich älteren Bevölkerungsstruktur im Vergleich zum Gemeindedurchschnitt geprägt ist. Vgl. LBV BRANDENBURG 2007 (Daten von 2006).

²⁴⁸ Die maximale „Ungleichverteilung“ tritt in der Gemeinde Wildau auf, wo der Frauenanteil 51,04% beträgt. Vgl. LBV BRANDENBURG 2007 (Daten von 2006).

²⁴⁹ Für die gebietsbezogenen Relationen siehe Anhang 7.

der soziodemographischen Repräsentativität der Stichprobe hin, wohl aber auf die Besonderheiten ostdeutscher Suburbanisierungsprozesse, die teilweise sozioökonomisch selektiv, teilweise aber auch sozioökonomisch indifferent verlaufen und im Ergebnis bevölkerungsstrukturell unterschiedliche suburbane Wohngebiete hervorbringen.

Der vor dem Hintergrund des Fragebogenumfangs beachtliche Rücklauf korrespondierte mit einer vergleichsweise geringeren Rücklaufquote bei den Wegeprotokollen. Tabelle 3 veranschaulicht die entsprechenden Werte, wobei aufgrund teilweise zu geringer Fallzahlen auf eine Differenzierung nach Untersuchungsgebieten verzichtet wird.²⁵⁰

Tab. 3: Rücklauf der Wegeprotokolle

Umfang der Wegeprotokollierung	Zahl der Haushalte	entsprechende Zahl der Stichtage
ein Stichtag von einer Person	86	86
zwei Stichtage (Werktag und Samstag) von einer Person	473	946
zwei Stichtage von jeweils zwei Personen	385	1.540
GESAMT	944	2.572

Quelle: Wegeprotokollierung Oktober 2007

Somit beteiligten sich 83,2% der Haushalte, die bereits einen Fragebogen ausgefüllt hatten, zusätzlich auch an der Wegeprotokollierung, allerdings bestehen zwischen diesen Haushalten deutliche Unterschiede hinsichtlich des Umfangs der Protokollierung.

Die Eingabe, Bereinigung und Analyse der Fragebogen- und Wegeprotokolldaten erfolgte computergestützt mit dem Statistikprogramm SPSS 17.0.

leitfadengestützte Interviews

Ergänzend zu diesen quantitativen Methoden erfolgte zwischen Juni und Anfang Juli 2008 eine qualitative Erhebung in Form leitfadengestützter Interviews. Für die Interviews wurden 18 von den insgesamt 293 sich im schriftlichen Fragebogen für ein Interview bereit erklärten Personen ausgewählt und telefonisch oder per Email kontaktiert. Die 18 Personen wurden gezielt auf der Basis der vorhandenen Fragebogeninformationen ausgewählt. Die Probanden

²⁵⁰ So wurden einige Wegeprotokolle vermutlich nur unvollständig ausgefüllt, im Zweifelsfall jedoch in der Rücklaufquote berücksichtigt, wenn dadurch zumindest Teilanalysen möglich waren. Diese Relativierung verbietet dann jedoch eine relativ kleinteilige Differenzierung nach Untersuchungsgebieten, sodass die Wegeprotokollanalyse hauptsächlich auf der Ebene der Gesamtstichprobe erfolgt.

sollten einerseits die Vielfalt der räumlichen, soziodemographischen und lebensstilbezogenen Kontexte im Sinne der Zielstellung dieser Arbeit abdecken,²⁵¹ andererseits Mindestanforderungen bzgl. des erwartbaren Informationsgehalts²⁵² erfüllen. Lediglich bei der Relation zwischen interviewten Frauen und interviewten Männern konnte letztlich keine gleichverteilte Streuung erzielt werden.²⁵³ Auf eine von allen drei Teilprojekten gemeinsam durchgeführte qualitative Erhebung wurde aufgrund der absehbaren Kompromisse bei der Personenauswahl sowie des dann vergrößerten Leitfadenumfangs verzichtet.²⁵⁴

Der die Interviews strukturierende Leitfaden umfasst Fragen zum individuellen Freizeitverständnis, zur räumlichen Zielwahl bei Freizeitwegen, zu potentiellen Veränderungen des Freizeitverhaltens im Zeitablauf, zur Zufriedenheit mit dem lokalen Freizeitangebot, zur Freizeitkopplung sowie zum Planungsablauf bei Freizeitaktivitäten. Mit Hilfe von „Wie“-Fragen sollten die interviewten Personen zum Erzählen ihrer freizeitbezogenen Handlungsabläufe angeregt werden. Durch diese Methode konnten neben der Ausprägung des Freizeitverhaltens auch die damit verbundenen Bedürfnisse, Motive und auch Gründe für nicht realisiertes Freizeitverhalten offengelegt werden. Gleichzeitig konnten Informationen gewonnen werden, die gar nicht explizit abgefragt wurden, die aber für die Freizeitmobilität der Befragten im Untersuchungsraum von Bedeutung sind.

Die Interviews dauerten im Durchschnitt etwa 45 Minuten und wurden meistens in der Wohnung der interviewten Person durchgeführt.²⁵⁵ Sämtliche Interviews wurden von mir geführt, wobei ergänzend jeweils eine studentische Hilfskraft anwesend war. Die Anwesenheit von zwei Projektbearbeitern trug erfahrungsgemäß zur Auflockerung der Gesprächsatmosphäre bei. Zudem erleichterte die arbeitsteilige Vorgehensweise – so organisierte die studentische Hilfskraft die Aufnahmetechnik bzw. fertigte ein Gedächtnisprotokoll an – beim Interviewer die Konzentration auf den Gesprächsverlauf. Die Interviews wurden mit dem Einverständnis der Befragten mit MD-Rekordern aufgezeichnet

²⁵¹ So wurde aus jedem Untersuchungsgebiet mindestens eine Person ausgewählt. Bei den soziodemographischen Merkmalen wurde auf eine breite Streuung insbesondere bei den mobilitätsrelevanten Variablen Einkommen, Alter und Haushaltsstruktur geachtet. Auf eine Auswahl verschiedener Lebensstiltypen musste aufgrund eines z.T. zu geringen Besetzungsgrads bei einigen Typen – siehe hierzu Kapitel 6.5 – verzichtet werden.

²⁵² So wurden nur Personen berücksichtigt, die mindestens vier unterschiedliche außerhäusliche Freizeitaktivitäten bzw. die dazugehörigen Informationen zu Freizeitorten, Verkehrsmittelwahl und Anfahrtsweg angegeben hatten. Gleichzeitig sollte die Wohndauer im Untersuchungsgebiet mindestens vier Jahre betragen, sodass die zu Befragenden über eine ausreichende Kenntnis der lokal und regional vorhandenen Freizeitinfrastruktur verfügen, die sie bei ihrer Zielwahl berücksichtigen können.

²⁵³ Zwölf Interviews wurden mit Frauen geführt, vier Interviews mit Männern und zwei Interviews jeweils mit zwei Personen (davon einmal Mutter und Sohn, einmal ein Ehepaar). Aus diesem Ungleichgewicht können jedoch keine Informationsverluste oder -verzerrungen abgeleitet werden, da sich die Freizeitmobilität zwischen Frauen und Männern – wie später gezeigt wird – nicht signifikant voneinander unterscheidet.

²⁵⁴ Zu entsprechenden Erfahrungen aus der Untersuchung der Alltagsmobilität in Berlin vgl. GEBHARDT, D. 2008, S. 107.

²⁵⁵ In vier Fällen erfolgten die Interviews auf Vorschlag der Befragten an anderen Orten: davon zweimal an deren Arbeitsstelle in Berlin, einmal am Bundespressestrand und einmal im Imbissbereich eines Supermarktes.

und in das computerlesbare mp3-Format umgewandelt. Zu einem späteren Zeitpunkt erfolgte die Transkription der Interviews, wobei sich die Übertragung in den geschriebenen Text an grundlegenden Transkriptionsregeln orientierte. Bei der hierbei notwendigen Abwägung zwischen der Vermeidung eines Informationsverlusts durch Verfremdung bzw. Auslassung der Originaldaten und einer leicht nachvollziehbaren Lesbarkeit wurden die Regeln zugunsten der Lesbarkeit festgelegt. Dies begründet sich aus dem Analyseziel, bei dem non- und paraverbale Informationen keinen Auswertungsgegenstand darstellen, sondern der Schwerpunkt auf der Faktendokumentation und -analyse der Freizeitmobilität liegt. Aus demselben Grund wurden im Text auch Satzbaufehler, Dialektsprache sowie irrelevante Füllwörter (z.B. „Ähm“) bereinigt. Dokumentiert wurden lediglich Informationen, mit denen die Fakteninterpretation erleichtert werden konnte.²⁵⁶

Die Auswertung der Interviewtranskripte erfolgte computergestützt mit der qualitativen Analysesoftware Maxqda 2007.

Während die verwendeten statistischen Auswertungsmethoden, wozu insbesondere die bivariate Varianz- sowie die multivariate Regressionsanalyse gehören, im Zusammenhang mit den damit erzielten Ergebnissen in Kapitel 6.3.2 kurz skizziert werden, sind zum Verständnis der Lebensstilkonzeption noch einige detaillierte Erläuterungen notwendig. Diese werden im folgenden Kapitel vorgestellt.

5.2 Lebensstilkonzeption

Aufgrund der inhaltlichen Übertragbarkeit der Typologie auf die Freizeitmobilität (siehe Kapitel 2.3.3), der theoretischen und methodischen Vorteile des Konzepts sowie der Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit den Daten aus der Untersuchung zur Alltagsmobilität in Berlin wird in dieser Arbeit das Lebensstilkonzept von Otte verwendet.

Die Bildung der Lebensstiltypen erfolgt nicht mit dem klassischen Verfahren der Clusteranalyse, die den Nachteil datensatzabhängiger und somit mit anderen Studien nicht vergleichbarer Typologien aufweist. Vielmehr wird den Befragten anhand von Indexvariablen jeweils ein Zahlenwert für die beiden zentralen Lebensführungsdimensionen, dem Ausstattungsniveau und dem Modernitätsniveau²⁵⁷, zugewiesen. Jede dieser beiden Dimensionen wird auf Basis von jeweils fünf Fragebogen-Items konstruiert, wobei jedes Item mittels einer vierstufigen Skala abgefragt wird.²⁵⁸ Diesen Ausprägungen werden die Zahlenwerte 1, 2, 3 oder 4 zugeordnet, wobei für jede Dimension die Summe aus den dazu gehörenden Itemwerten gebildet und diese anschließend durch die Zahl der beantworteten

²⁵⁶ Dazu gehören z.B. (nachdenkend), (entschlossen), (zögerlich).

²⁵⁷ Aus Lesbarkeitsgründen wird diese Dimension, die neben der Modernität (Position in der historischen Zeit) auch die biographische Perspektive (Position in der Lebenszeit) enthält, als Modernitätsniveau bezeichnet.

²⁵⁸ Die vierstufigen Skalen enthalten entweder die Ausprägungen „trifft voll und ganz zu – trifft eher zu – trifft eher nicht zu – trifft überhaupt nicht zu“ oder die Ausprägungen „oft – manchmal – selten – nie“.

Items dividiert wird. Somit erhalten die Befragten einen Durchschnittswert für ihr Ausstattungsniveau und einen Durchschnittswert für ihr Modernitätsniveau. Durch die Kombination der beiden Indexwerte (siehe Abbildung 2) kann jeder Befragte eindeutig einem der neun Lebensstiltypen zugeordnet werden.

Ausstattungs- niveau				
gehoben (3,0 bis 4,0)	1 Konservativ Gehobene	4 Liberal Gehobene	7 Reflexive	
mittel (2,01 bis 2,99)	2 Konventionalisten	5 Aufstiegs- orientierte	8 Hedonisten	
niedrig (1,0 bis 2,0)	3 Traditionelle Arbeiter	6 Heimzentrierte	9 Unterhaltungs- suchende	
	traditional / biogr. Schließung (1,0 bis 2,0)	teilmmodern / biogr. Konsolidierung (2,01 bis 2,99)	modern / biogr. Offenheit (3,0 bis 4,0)	Modernität / biographische Perspektive

Abb. 2: Lebensstiltypen und Zuordnung der Indexwerte

Quelle: OTTE, G. 2004, S. 137.

Die Fragebogen-Items als Grundlage der Typisierung orientieren sich an der sich bereits in anderen Studien bewährten Kurzversion, d.h. es werden insgesamt nur zehn Indikatoren berücksichtigt. Dabei sollen die fünf Indikatoren, die das Ausstattungsniveau abbilden, möglichst hoch mit den dieser Dimension zugrunde liegenden Variablen Einkommen und Bildungsstand und möglichst wenig mit dem Alter als Ausdruck des Modernitätsniveaus korrelieren. Für die das Modernitätsniveau kennzeichnenden fünf Indikatoren gelten die entsprechend umgekehrten Zusammenhänge.²⁵⁹ Die Auswahl der Indikatoren basiert auf einem ganzheitlich verstandenen Lebensführungskonzept, sodass diese Indikatoren Aussagen zu Familie, Freizeit, Konsum sowie politischen und religiösen Überzeugungen repräsentieren.²⁶⁰

Anschließend wird die Auswahl der Untersuchungsgebiete dargestellt.

²⁵⁹ Als Ergebnis dieser Voraussetzungen wurden schließlich für das Ausstattungsniveau die Items „Galerienbesuch“, „Bücher lesen“, „gehobener Lebensstandard“, „phantasievoll sein“ und „Restaurantausgaben“ sowie für das Modernitätsniveau die Items „viel ausgehen“, „Leben genießen“, „ständig etwas los“, „neue Erfahrungen machen“ und „neueste Mode“ für die Lebensstilkonzeption berücksichtigt (siehe Fragebogen im Anhang 18).

²⁶⁰ Vgl. OTTE, G. 2004, S. 131-142.

5.3 Auswahl der Untersuchungsgebiete

Zur Überprüfung des räumlichen Einflusses auf die Freizeitmobilität musste das infrastrukturelle Ausstattungsniveau operationalisiert werden. Insofern stellte der Gebietstyp das zentrale Auswahlkriterium für die Festlegung der Untersuchungsgebiete dar. Als Gebietstyp wird hier die in nahräumlicher Entfernung vom Untersuchungsgebiet vorhandene Funktionsmischung bezeichnet. Demnach werden drei Typen unterschieden:

- Streulage (Typ S): Die Umgebung des Untersuchungsgebiets wird überwiegend durch reine Wohnnutzungen geprägt. Arbeits-, Einkaufs- oder Freizeitstätten treten nur sehr vereinzelt auf. Beispiele hierfür sind Untersuchungsgebiete in abseits von Funktionsstandorten gelegenen Ortsteilen, wobei auch innerhalb dieser Ortsteile funktionale Ergänzungen der Wohngebiete maximal aus kleinen Grundversorgungsgeschäften bestehen.
Als nachträgliche Ergänzung wurden innerhalb dieses Gebietstyps Untersuchungsgebiete als Sonderformen der Streulage (Typ S-S) ausgewiesen (siehe Kapitel 5.4), wenn sich in nahräumlicher Entfernung zum Untersuchungsgebiet zwar keine, in einem darüber hinaus reichenden Entfernungsradius (d.h. in einer Mindestentfernung von etwa 5 bis 10 Straßenkilometern zum Untersuchungsgebiet) aber mehrere Funktionsstandorte befinden.
- Alter Kern (Typ AK): In Untersuchungsgebietsnähe befinden sich Konzentrationen von Arbeits-, Einkaufs- oder Freizeitstätten. Hierbei handelt es sich um gewachsene, d.h. vor 1990 entstandene Funktionsstandorte. Beispiele dafür sind Untersuchungsgebiete in der Nähe von Stadtzentren, wobei diese Stadtzentren überwiegend kleinteilig strukturierte, insgesamt jedoch räumlich konzentrierte Funktionsstandorte darstellen.
- Neuer Kern (Typ NK): Auch bei den Neuen Kernen prägen Funktionsstandorte die Umgebung des Untersuchungsgebiets. Im Unterschied zu den Alten Kernen sind die Arbeits-, Einkaufs- bzw. Freizeitstätten jedoch erst nach 1990 entstanden. Beispiele hierfür sind Untersuchungsgebiete, die nahräumlich an großflächige Grüne-Wiese-Funktionsstandorte angebunden sind.

Die Differenzierung der Untersuchungsgebiete nach unterschiedlichen Gebietstypen berücksichtigt die funktionalen Ausstattungsunterschiede zwischen den Untersuchungsgebieten, sodass deren Einfluss auf die Freizeitmobilität überprüft werden kann. Die Unterscheidung der Kerne nach ihrem Entstehungszeitpunkt ermöglicht zudem Analysen, ob klassische bzw. post-suburbane Raumstrukturen die Alltagsmobilität unterschiedlich beeinflussen. Aufgrund der durch die drei Teilprojekte gemeinsam durchgeführten Gebietsauswahl waren Kompromisse notwendig, da z.B. die als Neue Kerne klassifizierten Untersuchungsgebiete selten alle drei Funktionen gleichzeitig abdeckten. Insofern mussten die Zuordnungen der Untersuchungsgebiete zu den Gebietstypen für die spezifischen Analysen zur Freizeitmobilität später noch einmal verändert werden (siehe Karte 1, S. 63). Die Einteilungen, denen definitionsgemäß auch das Kriterium der nahräumlichen Entfernung zugrunde lag, konnten aufgrund der funktionsräumlichen Gegebenheiten im

Berliner Umland ohne explizite Festlegung einer metrischen oder zeitlichen Entfernungsangabe vorgenommen werden.²⁶¹

Ein sekundäres Auswahlkriterium stellte die räumliche Lage innerhalb des Umlands dar. Um in der Stichprobe eine relative Gleichverteilung zwischen „Ossis“ und „Wessis“ zu garantieren, wurden jeweils ein Drittel der Untersuchungsgebiete im östlichen bzw. im westlichen Umland ausgewählt. Zudem sollte das südliche Umland aufgrund der möglichen post-suburbanen Entwicklungen ausreichend berücksichtigt werden, sodass vier der insgesamt zehn Untersuchungsgebiete²⁶² in diesem Raum ausgewählt wurden.

Überlegungen, die räumliche Lage der Untersuchungsgebiete nach der Entfernung zur Berliner Stadtgrenze zu differenzieren, konnten nicht systematisch umgesetzt werden. Methodische Erfordernisse wie die Identifizierung möglichst großer Wohngebiete sowie die Fokussierung der Gebietskulisse auf den suburbanen Raum²⁶³ führten schließlich zur Auswahl insgesamt relativ stadtnah gelegener Untersuchungsgebiete. Dennoch ergeben sich jeweils unterschiedliche Entfernungen zu den Freizeitstätten in Berlin, da diese teilweise unmittelbar hinter der Stadtgrenze, teilweise aber auch – so gilt das z.B. für die südlichen Untersuchungsgebiete – in Innenstadtnähe liegen.

In einem dreistufigen Prozess erfolgte schließlich die Auswahl geeigneter Untersuchungsgebiete. Zuerst wurden ausreichend große nach 1990 fertiggestellte Wohngebiete auf Basis amtlich-statistischer Daten des Landes Brandenburg identifiziert und vorausgewählt.²⁶⁴ Anschließend wurde mit Hilfe von Satellitenbildern das Ausmaß der Realisierung dieser Wohngebiete überprüft,²⁶⁵ woran sich letztlich eine Vor-Ort-Begehung der Wohngebiete und auch der davon nahräumlich gelegenen Funktionsstandorte anschloss.

Nun folgt eine Charakterisierung der Untersuchungsgebiete nach ihren Raumerkmalen.

5.4 Charakterisierung der Untersuchungsgebiete

Die folgenden kurzen Gebietsbeschreibungen sollen wesentliche siedlungs- und verkehrsstrukturelle Merkmale porträtieren. Diese Darstellungen beruhen v.a. auf Informationen aus den Vor-Ort-Begehungen sowie auf Auskünften der

²⁶¹ Häufig befinden sich die Untersuchungsgebiete in Gemeinden, deren Stadtzentren keine differenzierte Freizeitinfrastruktur aufweisen, sodass diese Gebiete nur als Streulagen kategorisiert werden können. In Gemeinden, die hingegen bzgl. der Freizeitinfrastruktur als Alte oder Neue Kerne einzuordnen sind, befinden sich die ausgewählten Untersuchungsgebiete überwiegend in fußläufiger Entfernung zu den Funktionsstandorten.

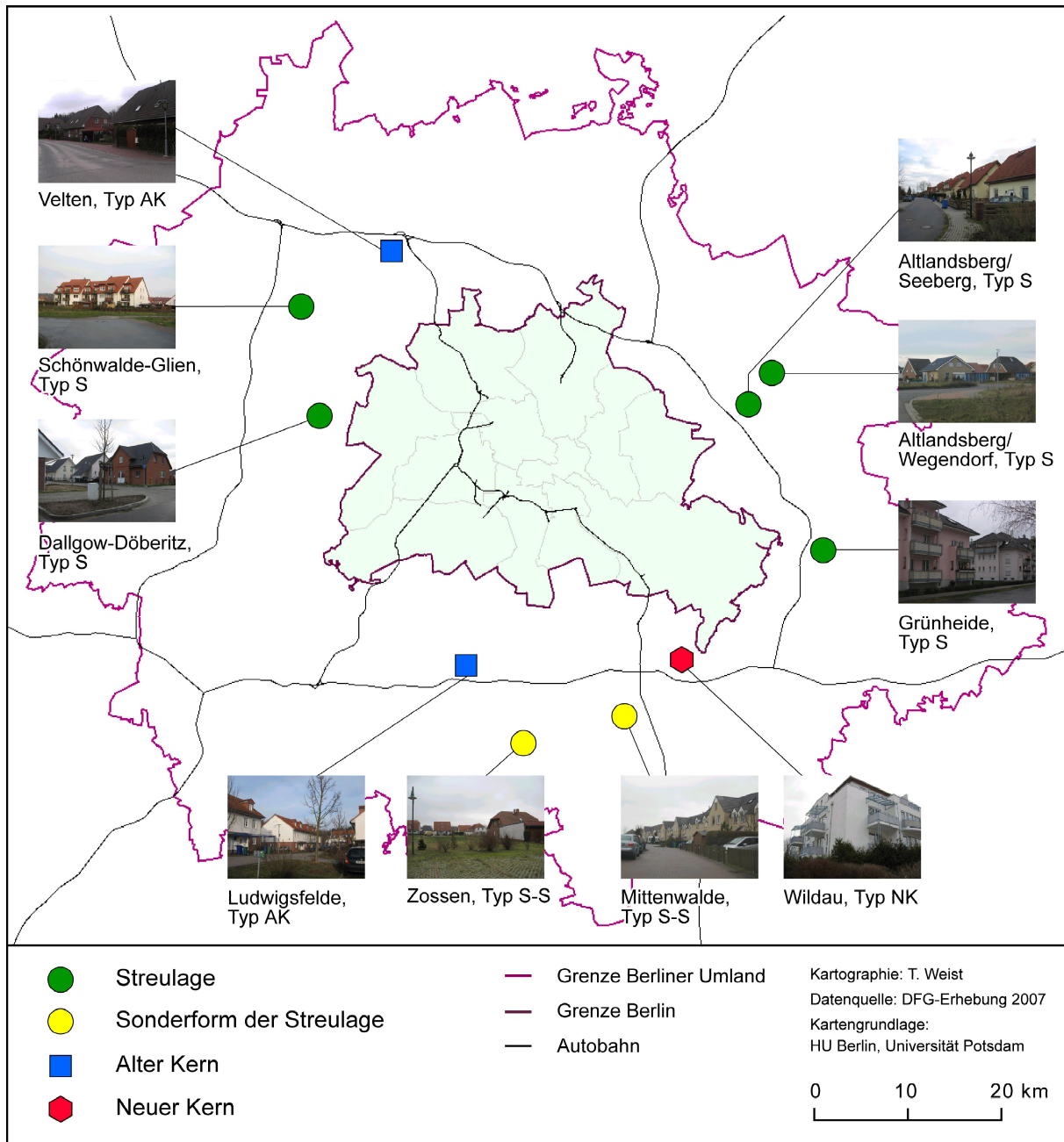
²⁶² Die Anzahl von insgesamt zehn Untersuchungsgebieten bei drei Gebietstypen erklärt sich aus den oben genannten im Gesamtprojekt notwendigen Kompromissen bei der Gebietsauswahl.

²⁶³ Auch in Zukunft treten Suburbanisierungsprozesse in ostdeutschen Stadtregionen voraussichtlich nur im sich unmittelbar an die Stadtgrenze anschließenden Raum auf. Vgl. SIEDENTOP, S. et al. 2005, S. 18-22. Insofern sollte eine im suburbanen Raum durchgeführte Untersuchung auch nur diese stadtnahen Gebiete berücksichtigen.

²⁶⁴ Hierzu konnten Datenbanken der Regionalstatistik des Planungsinformationssystems (PLIS) des Dezernats Raumbearbeitung genutzt werden, in denen die räumlichen Geltungsbereiche der seit 1990 genehmigten Bebauungspläne für Berliner Umlandgemeinden verzeichnet sind. Vgl. LBV BRANDENBURG 2007.

²⁶⁵ Dies erfolgte v.a. über den Internetdienst <http://maps.google.de>.

Gemeindeverwaltungen. Ergänzend werden Daten der amtlichen Statistik – die allerdings nur für die Gemeindeebene vorliegen – berücksichtigt. Karte 1, die im Anhang 5 nochmals als Klappkarte dargestellt ist, zeigt die räumliche Verteilung der Untersuchungsgebiete.



Karte 1: Untersuchungsgebiete nach Gebietstypen

Quelle: DFG-Erhebung 2007, eigene Fotos und Darstellung

Bevor jedes Untersuchungsgebiet separat vorgestellt wird,²⁶⁶ soll eine kurze Zusammenfassung ein Bild der wesentlichen Besonderheiten der Untersuchungsgebiete vermitteln.

Die Einwohnerzahlen der Gemeinden, in denen die Untersuchungsgebiete liegen, weisen eine Spannweite zwischen 7.822 (Grünheide) und 24.371 (Ludwigsfelde) auf.²⁶⁷ Nahezu alle Gemeinden verzeichneten zwischen 1990 und 2006 Zuwächse ihrer Einwohnerzahlen, wobei die Gemeinden, deren Untersuchungsgebiete als Alte bzw. Neue Kerne klassifiziert wurden (Ludwigsfelde, Velten, Wildau), hierbei die geringste Dynamik zeigen (Abbildung 3). Dies sind gleichzeitig die Gemeinden mit der relativ höchsten Bevölkerungsdichte.²⁶⁸

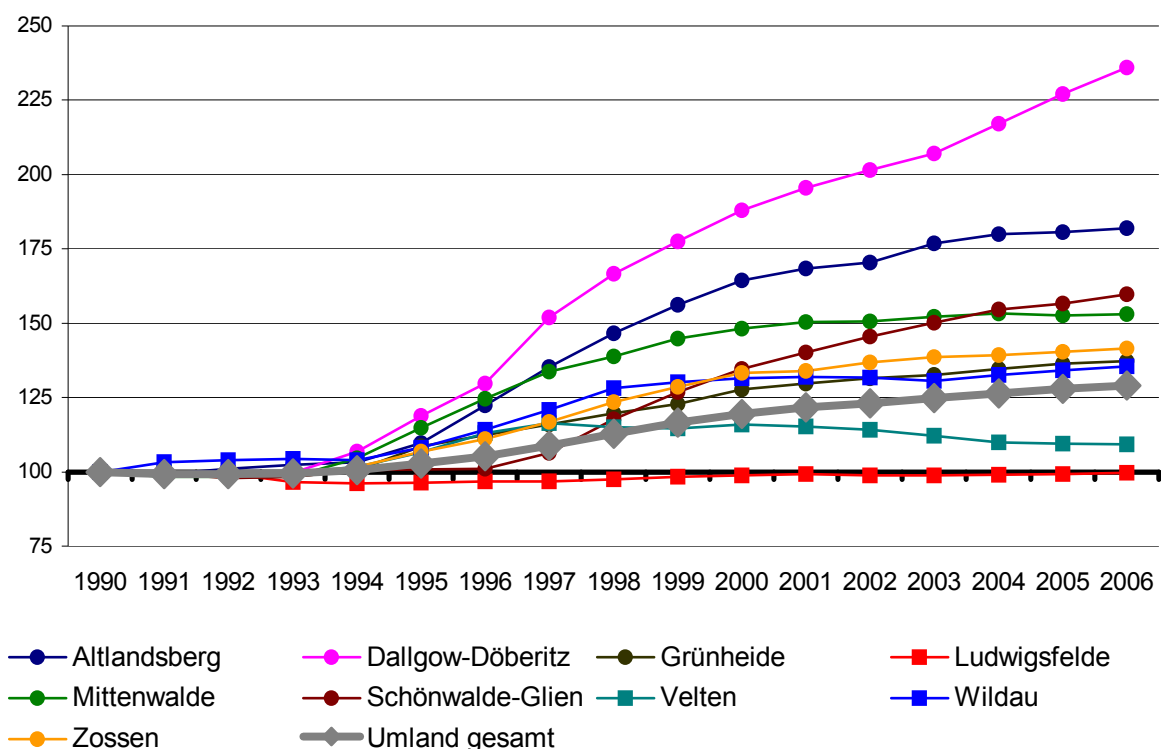


Abb. 3: Einwohnerzahlentwicklung 1990-2006 (Index: 1990 = 100) in den Gemeinden

Quelle: LBV BRANDENBURG 2007, eigene Berechnung und Darstellung

²⁶⁶ In zwei Untersuchungsgemeinden – Dallgow-Döberitz und Schönwalde-Glien – wurden jeweils zwei räumlich voneinander separierte Untersuchungsgebiete ausgewählt. Somit werden in diesem Kapitel insgesamt 12 Gebiete beschrieben. Da für die Analysen eine solche gemeindeinterne Aufteilung unnötig ist, werden im empirischen Teil dieser Arbeit diese Gebiete wieder zusammengefasst betrachtet, sodass die Stichprobe aus insgesamt zehn Untersuchungsgebieten besteht.

²⁶⁷ Vgl. LBV BRANDENBURG 2007 (Daten von 2006).

²⁶⁸ Ebenda (Daten von 2006).

Die verkehrliche Anbindung der Untersuchungsgebiete, d.h. die Entfernungen zur nächstgelegenen Autobahn, S-Bahn bzw. Regionalbahn, differiert zwischen den Gebieten teilweise erheblich. Gebieten, die sowohl über eine gute Autobahn- als auch eine gute ÖPNV-Anbindung verfügen – Altlandsberg/Seeberg (Typ S), Grünheide (Typ S), Wildau (Typ NK), Ludwigsfelde (Typ AK), Velten (Typ AK) – stehen Gebiete gegenüber, die bei beiden Verkehrsinfrastrukturen Ausstattungsdefizite aufweisen – Altlandsberg/Wegendorf (Typ S), Schönwalde-Glien (Typ S), Zossen (Typ S-S) – während alle anderen Gebiete über gute Anbindungsqualitäten in jeweils einem der beiden Verkehrssegmente verfügen. Eine Übersicht der entsprechenden Entfernungsangaben findet sich im Anhang (siehe Anhang 6). Auf eine Auflistung der in jedem Untersuchungsgebiet vorhandenen Busverkehre wird aufgrund ihrer für die Alltagsmobilität der Befragten geringen Bedeutung verzichtet. Zum einen verkehren die wenigen Buslinien relativ selten, zum anderen liegen die damit erreichbaren Fahrtziele entweder im nächstgelegenen Ort oder aber maximal am nächsten S-Bahn-Haltepunkt.

Ähnlich große Gebietsunterschiede treten bei der Baustruktur auf (siehe Anhang 7): Die anfangs für ostdeutsche Suburbanisierungsprozesse charakteristischen Geschosswohnungsbauten – deren Anteil erwartungsgemäß mit dem Anteil der Mietwohnungen korreliert – dominieren in Wildau (Typ NK), Ludwigsfelde (Typ AK), Dallgow-Döberitz (Bahnhofstraße, Typ S) und Grünheide (Typ S), während alle anderen Untersuchungsgebiete fast ausschließlich eine Einfamilien- bzw. Reihenhausbauung aufweisen.

Anschließend werden die Untersuchungsgebiete einzeln kurz vorgestellt, wobei die Reihenfolge entsprechend dem Uhrzeigersinn vorgenommen wird.

Seeberg-Siedlung, Gemeinde Altlandsberg (Altlandsberg/Seeberg, Typ S)²⁶⁹

Die im östlichen Umland 2,5 km²⁷⁰ südlich des Altlandsberger Stadtzentrums gelegene Seeberg-Siedlung wird seit 1993 durch den Bau eines neuen Wohngebiets ergänzt.²⁷¹ Die Anschlussstelle Berlin-Marzahn des östlichen Autobahnringes liegt etwa 3 km entfernt. Zum Untersuchungsgebiet wurde das sich westlich der Neuenhagener Chaussee anschließende relativ kleine Wohngebiet „Am Röthsee“, dessen Baubeginn 1995 erfolgte, hinzugefügt. Das Untersuchungsgebiet wird trotz seiner zentrumsnahen Lage als Streulage klassifiziert, da sich

²⁶⁹ Für die Bezeichnung der Untersuchungsgebiete wird in dieser Arbeit aus Lesbarkeitsgründen der Klammerausdruck verwendet. Der erste Ausdruck stellt dabei die Gemeinde dar, in der sich das Untersuchungsgebiet befindet (bei Altlandsberg wird zur eindeutigen Identifizierung zusätzlich die Ortsteilbezeichnung ergänzt), der zweite Ausdruck kennzeichnet den Gebietstyp des Untersuchungsgebiets.

²⁷⁰ Alle Entfernungsangaben stellen Straßenkilometerangaben dar.

²⁷¹ Die Erschließung, Bebauung und der Wohnungsbezug dauern bis heute an, wobei die Mehrzahl der bestehenden Wohnhäuser bereits Mitte der 1990er Jahre errichtet und bezogen wurden. Telefonische Auskunft der Gemeindeverwaltung Altlandsberg.

in Altlandsberg nur sehr wenige Freizeiteinrichtungen befinden. Die Angebotsstruktur dürfte nur begrenzt mit den Freizeitbedürfnissen der Suburbaniten korrespondieren, dies betrifft v.a. die vielen Reiterhöfe und die Golfanlage im Ortsteil Wilkendorf. Zudem wird durch den hohen Anteil gastronomischer Einrichtungen lediglich ein sehr enges Freizeitsegment abgedeckt.²⁷² Nur die stilvoll sanierten Häuser und das mittelalterlich anmutende Stadtbild vermitteln das Bild eines attraktiven, gewachsenen Stadtzentrums, was für den Freizeitbereich jedoch kein Definitionskriterium für eine Charakterisierung als Alter Kern darstellt.

City-Haus-Siedlung, Gemeinde Altlandsberg-Wegendorf (Altlandsberg/Wegendorf, Typ S)

Die City-Haus-Siedlung im Altlandsberger Ortsteil Wegendorf befindet sich westlich der durch Scheunenbebauung ackerbäuerlich geprägten Alten Dorfstraße inmitten weitläufiger Feldfluren. Die Entfernung zum Altlandsberger Stadtzentrum ist mit etwa 8 km sogar etwas größer als die Distanz zur nördlich gelegenen Gemeinde Werneuchen, die etwa 5 km beträgt. Der Baubeginn im Jahr 1994 erfolgte auch in diesem Gebiet relativ frühzeitig.²⁷³ Das Gebiet stellt ebenfalls eine Streulage dar, wobei aufgrund der relativ peripheren Lage die Erreichbarkeitsverhältnisse zu Freizeiteinrichtungen hier noch deutlich ungünstiger als im Gebiet Seeberg-Siedlung sind.

„Ortsmitte“, Gemeinde Grünheide (Grünheide, Typ S)

Das Wohngebiet „Ortsmitte“ in der östlich von Berlin gelegenen Gemeinde Grünheide befindet sich nördlich der Friedrich-Engels-Straße, die als Ortsdurchgangsstraße zur 2,5 km entfernten Autobahn-Anschlussstelle Erkner führt. An das Untersuchungsgebiet schließen sich ausgedehnte Waldareale an. Die Wohnbebauung erfolgte in mehreren Bauabschnitten zwischen 1996 und 1999.²⁷⁴ Am Marktplatz, der die östliche Gebietsbegrenzung darstellt, befinden sich neben dem Rathaus, einer Bibliothek und gastronomischen Einrichtungen v.a. einige Versorgungsgeschäfte für den täglichen Bedarf. Diese als neue Ortszentren konzipierten Marktplätze scheinen insbesondere für das östliche und nördliche Berliner Umland charakteristisch zu sein,²⁷⁵ stellen für den Freizeitbereich jedoch keine kritische Masse dar, um als Neue Kerne klassifiziert zu werden. Auch im übrigen Gemeindegebiet beschränkt sich das Freizeitangebot v.a. auf gastronomische Einrichtungen. Insofern wird auch dieses Gebiet den Streulagen zugeordnet, die somit den im östlichen Berliner Umland einzig auftretenden Gebietstyp darstellen.

²⁷² Eine nach Angebotssegmenten differenzierte und quantifizierte Dokumentation der in allen Untersuchungsgemeinden vorhandenen Freizeitinfrastruktur erfolgt im empirischen Teil in Kapitel 6.2.

²⁷³ Telefonische Auskunft der Gemeindeverwaltung Altlandsberg.

²⁷⁴ Telefonische Auskunft der Gemeindeverwaltung Grünheide.

²⁷⁵ Weitere Beispiele hierfür stellen das ebenfalls im östlich Umland gelegene Zentrum in Petershagen / Eggersdorf sowie der Marktplatz im nördlich von Berlin gelegenen Wandlitzer Ortsteil Basdorf dar.

„Röthegrund“, Gemeinde Wildau (Wildau, Typ NK)

Das südlich von Berlin gelegene Wildauer Wohngebiet „Röthegrund“ befindet sich östlich der zur Autobahn-Anschlussstelle Königs Wusterhausen führenden Miersdorfer Straße in einem Areal, das durch weitere Wohnnutzungen sowie Wiesen und Felder geprägt ist. Die Wohnbebauung erfolgte in zwei separaten Bauabschnitten, wobei der östlich gelegene Bereich „Röthegrund I“ ab 1994, der westlich gelegene Bereich „Röthegrund II“ ab 1996 bebaut wurde. Die Fertigstellung der Erschließungsanlagen erfolgte im Bereich „Röthegrund II“ jedoch erst im Jahr 2004 und somit sieben Jahre später als im Bereich „Röthegrund I“.²⁷⁶ Das Untersuchungsgebiet in Wildau wird als einziges der zehn Untersuchungsgebiete als Neuer Kern klassifiziert. Grundlage hierfür bildet das nur 2,5 km entfernte, am südlichen Autobahnring gelegene A10-Center, das als großflächiger Funktionsstandort Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen miteinander vereint. In dem 1996 eröffneten Center befinden sich etwa 120 Ladengeschäfte, unterschiedliche Sport- und Unterhaltungseinrichtungen sowie vielfältige gastronomische Angebote.²⁷⁷ Am 01.09.2009 stellte eine Gläubigerbank zwar einen Insolvenzantrag über das Vermögen des 120.000m² großen A10-Centers, allerdings erwarb die Deutsche Euroshop AG am 07.01.2010 das A10-Center und sicherte somit den weiteren Geschäftsbetrieb.²⁷⁸

Ragow, Gemeinde Mittenwalde (Mittenwalde, Typ S-S)

Der Mittenwalder Ortsteil Ragow befindet sich ebenfalls im südlichen Umland. Das Untersuchungsgebiet liegt etwa 4 km vom Mittenwalder Stadtzentrum entfernt. Östlich des Gebiets schließt sich eine dörfliche Siedlungsstruktur an, wobei die Siedlungsflächen insgesamt durch landwirtschaftliche Nutzflächen umschlossen werden. Die Autobahn-Anschlussstelle Ragow der südlich vom Schönefelder Kreuz abzweigenden A13 liegt mit 2 km Entfernung in unmittelbarer Nähe. Die Wohngebietsbebauung wurde im Februar 1992 genehmigt und in den darauffolgenden fünf Jahren wurde die Mehrzahl der heute existierenden Wohnhäuser erbaut. Auch in diesem Gebiet sind noch Baugrundstücke verfügbar, die jedoch aufgrund der weggefallenen Eigenheimzulage nur sehr langsam erschlossen werden.²⁷⁹ Die Distanz zum noch teilweise mittelalterlich geprägten Mittenwalder Stadtzentrum sowie das dort vorhandene Freizeitangebot rechtfertigen eine Klassifizierung des Untersuchungsgebiets als Streulage. Das Mittenwalder Gemeindegebiet weist im Vergleich mit den anderen Untersuchungsgemeinden zwar eine relativ hohe Anzahl an Freizeitangeboten auf, allerdings dürften diese durch die ausgeprägte Vereinskultur eher von

²⁷⁶ Telefonische Auskunft der Gemeindeverwaltung Wildau.

²⁷⁷ Dazu gehören u.a. ein Kino, eine Bowlingbahn, eine Spielothek, ein Billardsalon, ein Fitnessbereich sowie unterschiedliche gastronomische Angebote.

²⁷⁸ Vgl. bspw. MOHR, F. 2010, o.S.

²⁷⁹ Telefonische Auskunft der Gemeindeverwaltung Mittenwalde.

alteingesessenen bzw. durch die Vielzahl der Reiterhöfe eher von großstädtische Nutzergruppen als von Suburbaniten genutzt werden. Im Gegensatz zu den Streulagen v.a. im östlichen, aber auch im westlichen Umland liegt das Ragower Gebiet in einem bzgl. des Freizeitangebots polyzentralen Umlandgebiet. So befinden sich in relativer Nähe die Gemeinden Wildau und Königs Wusterhausen bzw. etwas entfernter die Gemeinde Ludwigsfelde, die über ein jeweils differenziertes Freizeitangebot verfügen.²⁸⁰ Insofern wird das Untersuchungsgebiet letztlich als eine Sonderform der Streulage klassifiziert.

Glienick, Gemeinde Zossen (Zossen, Typ S-S)

Das Wohngebiet im Zossener Ortsteil Glienick liegt in einer Entfernung von etwa 7 km zum südlich von Berlin gelegenen Zossener Stadtzentrum an der Straße nach Groß Schulzendorf. Die Entfernung zum südlichen Autobahnring beträgt etwa 12 km. Die Erschließung und Bebauung begann im nördlichen Bauabschnitt im Jahr 1993 und im südlichen Bauabschnitt drei Jahre später.²⁸¹ Neben einigen weiteren kleinteiligen Wohnnutzungen prägen insbesondere ausgedehnte Acker- und Waldflächen die Wohnumgebung. Das Zossener Untersuchungsgebiet stellt neben Mittenwalde (Typ S-S) das zweite Gebiet dar, das aufgrund der relativ großen Distanz zum Stadtzentrum als Streulage gelten würde, infolge der polyzentralen Einbettung jedoch als Sonderform der Streulage ausgewiesen wird. Diese Besonderheit ist aufgrund der größeren Entfernungen zu den Gemeinden Ludwigsfelde und Wildau hier jedoch etwas geringer ausgeprägt.²⁸² Das Freizeitangebot in Zossen besteht v.a. aus gastronomischen Einrichtungen, aber auch aus kulturellen Angeboten, bspw. in Form diverser Museen.

Genshagen, Gemeinde Ludwigsfelde (Ludwigsfelde, Typ AK)

Das Wohngebiet im Ludwigsfelder Ortsteil Genshagen komplettiert die Auswahl von insgesamt vier im südlichen Berliner Umland gelegenen Untersuchungsgebieten. Es befindet sich in unmittelbarer Nähe zum südlichen Autobahnring sowie 4,5 km östlich des Ludwigsfelder Stadtzentrums. Nordwestlich von Genshagen schließt sich das Gewerbegebiet

²⁸⁰ Die Entfernungen zwischen Ragow und den genannten Gemeinden weisen folgende Werte (in Straßenkilometer) auf: Wildau 6,7 km (= etwa 10 Minuten per Pkw), Königs Wusterhausen: 5,7 km (= etwa 8 Minuten per Pkw), Ludwigsfelde: 28,2 km (= etwa 21 Minuten per Pkw).

²⁸¹ Telefonische Auskunft der Gemeindeverwaltung Zossen.

²⁸² Die Entfernungen zwischen Glienick und den genannten Gemeinden weisen folgende Werte (in Straßenkilometer) auf: Ludwigsfelde 11,1 km (= etwa 13 Minuten per Pkw), Wildau: 25,6 km (= etwa 26 Minuten per Pkw). Ergänzt werden kann noch die Entfernung zum Oberzentrum Potsdam (41,9 km; = etwa 35 Minuten per Pkw).

„Brandenburg-Park“ an.²⁸³ Der Baubeginn des Wohngebiets erfolgte im Jahr 1994.²⁸⁴ Das Untersuchungsgebiet wird trotz der relativ großen Distanz zum Stadtzentrum als Alter Kern klassifiziert. Dies wird mit dem freizeitinfrastrukturellen Angebot in Ludwigsfelde begründet: Von allen Untersuchungsgemeinden weist Ludwigsfelde zum einen die mit Abstand größte Anzahl freizeitinfrastruktureller Einrichtungen auf. Zum anderen handelt es sich hierbei um ein diversifiziertes Angebot, zu dem auch unterschiedliche Sport- und Kultureinrichtungen gehören.

„Bahnhofstraße“, Gemeinde Dallgow-Döberitz (Dallgow-Döberitz, Typ S)

Das Wohngebiet „Bahnhofstraße“ liegt etwa 1 km von der Bundesstraße B5 entfernt, die die westliche Verlängerung der Heerstraße in Berlin-Spandau darstellt. Südlich der B5 befindet sich das Einkaufszentrum Havelpark Dallgow mit einer Verkaufsfläche von etwa 42.000m², in dem jedoch abgesehen von wenigen gastronomischen Angeboten keine Freizeiteinrichtungen integriert sind. In der unmittelbaren Wohnumgebung prägen Siedlungs- und Ackerflächen die Nutzungsstruktur. Südlich der B5 und damit etwa 2 km vom Wohngebiet entfernt befindet sich das Naturschutzgebiet Döberitzer Heide. Der Bebauungsplan für das Wohngebiet trat im Mai 1994 in Kraft, wonach anschließend die Bebauung des Gesamtareals erfolgte.²⁸⁵ Aufgrund der sehr geringen Anzahl der Freizeiteinrichtungen wird das Gebiet als Streulage klassifiziert.

„Neu-Döberitz“, Gemeinde Dallgow-Döberitz (Dallgow-Döberitz, Typ S)

Das vom Wohngebiet „Bahnhofstraße“ etwa 2 km entfernte Gebiet „Neu-Döberitz“ wurde seit dem Jahr 1998 errichtet, wobei die einzelnen Siedlungsbereiche insbesondere bis 2002 in mehreren Bauabschnitten entstanden. Wenngleich die Nachfragedynamik in den darauffolgenden Jahren spürbar nachgelassen hat, finden bis heute Neuerschließungen und Neubezüge von Wohnungen statt.²⁸⁶ Mit der Auswahl dieser Siedlung als zusätzliches Untersuchungsgebiet in Dallgow-Döberitz wurde auf die unerwartet geringe Rücklaufquote bei der Befragung im Wohngebiet „Bahnhofstraße“ reagiert. Die Gebietstypisierung als Streulage wird auch für dieses Gebiet übernommen.

²⁸³ Im Stadtgebiet gibt es mit dem Brandenburg-Park (ca. 220 ha Fläche, 56 Unternehmen), dem Industriepark (ca. 256 ha Fläche, 71 Unternehmen) und dem Preußenpark (ca. 110 ha Fläche, 43 Unternehmen) insgesamt drei größere Gewerbegebiete. Vgl. <http://www.ludwigsfelde.info/stadt/steckbrief>.

²⁸⁴ Telefonische Auskunft der Gemeindeverwaltung Ludwigsfelde.

²⁸⁵ Telefonische Auskunft der Gemeindeverwaltung Dallgow-Döberitz sowie Übersicht der Bebauungspläne auf <http://www.dallgow.de>.

²⁸⁶ Telefonische Auskunft der Gemeindeverwaltung Dallgow-Döberitz sowie Übersicht der Bebauungspläne auf <http://www.dallgow.de>.

„In den Hufen“, Gemeinde Schönwalde-Glien (Schönwalde-Glien, Typ S)

Die Untersuchungsgebiete in Schönwalde-Glien befinden sich ebenfalls im westlichen Berliner Umland. Größere Gemeinden gibt es in der Umgebung des Gebiets „In den Hufen“ mit Ausnahme der Stadt Velten, die etwa 8 km entfernt liegt, nicht. Das Untersuchungsgebiet ist von Ackerflächen und ausgedehnten Waldarealen umgeben. Die Wohnbebauung begann im Jahr 1993 und damit relativ frühzeitig. Die Bebauung und der Bezug der Wohnhäuser wurde gegen Ende der 1990er Jahre abgeschlossen.²⁸⁷ Die siedlungsstrukturell periphere Lage sowie v.a. die sehr geringe Anzahl der Freizeiteinrichtungen im Gemeindegebiet begründen die Klassifizierung des Gebiets als Streulage.

„Am Krämerwald“, Gemeinde Schönwalde-Glien (Schönwalde-Glien, Typ S)

Dieses Wohngebiet befindet sich am östlichen Rand des Ortsteils Pausin. Die Anschlussstelle Falkensee an den westlichen Autobahnring liegt etwa 7 km entfernt. Im Gegensatz zum Wohngebiet „In den Hufen“ erfolgte die Bebauung hier erst seit 1998.²⁸⁸ Die Auswahl zweier räumlich separierter Wohngebiete in Schönwalde-Glien, die 4,5 km voneinander entfernt liegen, wurde aufgrund der relativ geringen Gebietsgrößen in der Gemeinde – die einen entsprechend geringen Stichprobenumfang erwarten ließen – vorgenommen. Auch für dieses Gebiet wird die Gebietstypisierung als Streulage übernommen.

„Velten-Grün“, Gemeinde Velten (Velten, Typ AK)

Das Wohngebiet „Velten-Grün“ liegt im nordwestlichen Berliner Umland.²⁸⁹ Westlich des Wohngebiets schließen sich weitere Siedlungsflächen der Gemeinde Velten an, wobei das Stadtzentrum vom Untersuchungsgebiet 1,5 km entfernt ist. Die Wohnhäuser wurden seit 1995 erbaut.²⁹⁰ Das Untersuchungsgebiet wird aufgrund der vielfältigen Veltener Freizeiteinrichtungen, deren Angebote sich zudem auch an den Freizeitbedürfnissen der Suburbaniten orientieren dürften,²⁹¹ als Alter Kern klassifiziert.

Im folgenden Kapitel werden die empirischen Analysen dargestellt.

²⁸⁷ Telefonische Auskunft der Gemeindeverwaltung Schönwalde-Glien.

²⁸⁸ Telefonische Auskunft der Gemeindeverwaltung Schönwalde-Glien.

²⁸⁹ Die Intention, durch die Auswahl von Untersuchungsgebieten im westlichen Umland insbesondere ehemalige West-Berliner Haushalte zu erfassen, kann mit der Auswahl Veltens realisiert werden, da die verkehrsinfrastrukturelle Anbindung dieser Gemeinde an Berlin eher über die westliche Stadthälfte (bspw. über die Bundesstraße B96) erfolgt.

²⁹⁰ Telefonische Auskunft der Gemeindeverwaltung Velten.

²⁹¹ So finden z.B. in der Veltener Ofen-Stadt-Halle regelmäßig sportliche und kulturelle Veranstaltungen statt, die nicht primär auf alteingesessene bzw. großstädtische Nutzergruppen abzielen, sondern vorwiegend von Bewohnern der Umlandgemeinden besucht werden. Vgl. HU BERLIN 2007, S. 30-31.

6 Empirische Analysen

Zuerst erfolgt auf Basis einer deskriptiven Stichprobenauswertung eine bewohnerspezifische Kurzcharakterisierung. Die sich anschließenden Auswertungskapitel 6.2 bis 6.5 orientieren sich an den in Kapitel 3 konzipierten Fragestellungen und Hypothesen.

6.1 Bewohnerspezifische Charakterisierung der Stichprobe

Die folgende kurze bewohnerspezifische Charakterisierung illustriert wesentliche umzugsbezogene (Wohndauer, Umzugsgründe, sozialisationsspezifische Herkunft), soziodemographische (Äquivalenzeinkommen²⁹², Altersstruktur, Bildungsstand, Haushaltsstruktur, Erwerbsstatus) und lebensstilbezogene Merkmale der Stichprobe. Die hier dargestellten sowie die um zusätzliche Merkmale ergänzten Strukturdaten der einzelnen Gebiete finden sich als synoptische Übersichten in den Anhängen 7 und 8.

Die Zuzugszeitpunkte weisen eine ausgeprägte Varianz zwischen den Untersuchungsgebieten auf, wobei diese im Wesentlichen auf die individuellen baulichen Fertigstellungszeitpunkte der Wohngebiete zurückzuführen sind.²⁹³ Neben Mittenwalde (Typ S-S) und Zossen (Typ S-S) im südlichen Umland können v.a. für die drei im östlichen Umland gelegenen Untersuchungsgebiete die längsten Wohndauern festgestellt werden. Bezogen auf die Gesamtstichprobe gaben die Befragten als Gründe für ihren Umzug in das suburbane Wohngebiet vorrangig den Wunsch der Wohneigentumsbildung sowie das Bedürfnis nach einem besseren Wohnumfeld an.²⁹⁴ Bei den Umzügen spiegelt sich der allgemeine Befund, dass Ost-Berliner Haushalte Wohnstandorte im östlichen Umland und West-Berliner Haushalte Wohnstandorte im westlichen Umland bevorzugen, auch in der Stichprobe wider (siehe Anhang 7).²⁹⁵

Auch bei den soziodemographischen Stichprobenmerkmalen zeigen sich z.T. erhebliche Unterschiede zwischen den Untersuchungsgebieten. So weist der Durchschnittswert des Äquivalenzeinkommens in der Gesamtstichprobe einen Wert von 1.585,50 EUR auf, wobei die Spannweite zwischen dem gebietsbezogenen Maximumwert (Altlandsberg/Seeberg, Typ S) und dem Minimumwert (Grünheide, Typ S) mehr als 500 EUR beträgt (siehe Anhang 7).

²⁹² Das Äquivalenzeinkommen ist ein gewichtetes Pro-Kopf-Einkommen, in das das erste Haushaltsmitglied vollständig, jedes weitere mit dem Wert 0,5 und jedes Kind unter 18 Jahren mit dem Wert 0,3 eingeht.

²⁹³ Der Modus des Zuzugszeitpunkts variiert zwischen 1995 und 2006, die durchschnittliche Wohndauer weist – ausgehend vom Befragungsjahr 2007 – je nach Gebiet einen Wert zwischen drei und acht Jahren auf.

²⁹⁴ So nannten 41,5% aller Befragten u.a. (Mehrfachangaben möglich) das Motiv Wohneigentumsbildung. An zweiter Position folgte mit 37,9% das Bedürfnis nach einem besseren Wohnumfeld, während der Wunsch nach einer anderen Wohnungsgröße mit 32,8% sowie Änderungen der persönlichen Situation mit 26,9% als umzugsauslösende Motive auf den weiteren Rangplätzen folgten.

²⁹⁵ Noch deutlicher tritt zwischen dem östlichen und dem westlichen Umland die sozialisationsspezifische Zweiteilung zutage: In den drei östlichen Untersuchungsgebieten stellen „Wessis“ eine verschwindend geringe Minderheit dar, während ihre Dominanz in den westlichen Untersuchungsgebieten zumindest teilweise durch Zuzüge aus anderen Gemeinden des Landes Brandenburg relativiert wird.

Das Äquivalenzeinkommen scheint in einem engen Zusammenhang mit den altersstrukturellen Ausprägungen der Stichprobe zu stehen: Ein geringes Äquivalenzeinkommen kennzeichnet v.a. die Untersuchungsgebiete, in denen die Altersklasse „66 Jahre und älter“ überdurchschnittlich hohe Anteile aufweist (Grünheide, Typ S; Wildau, Typ NK), aber auch Ludwigsfelde (Typ AK), wo die beiden jüngsten Altersklassen (16 bis 25 sowie 26 bis 35 Jahre) im Vergleich zum Stichprobendurchschnitt überrepräsentiert sind. Insgesamt weist die Stichprobe relativ geringe Anteile bei den beiden jüngsten Altersklassen auf (siehe Anhang 7).

Bezüglich des formalen Bildungsstands stellen die Befragten mit Realschulabschluss sowie die Hochschulabsolventen mit jeweils etwa 40% die dominanten Bildungsgruppen in der Gesamtstichprobe dar. Dabei zeichnen sich besonders die drei im östlichen Umland gelegenen Gebiete durch eine spezifische Ausprägung aus, da hier die Hochschulabsolventen weit überdurchschnittliche Anteile aufweisen (siehe Anhang 7).

Bei den Haushaltstypen bilden Familienhaushalte mit einem Anteil von knapp 50% eine erwartungsgemäß umlandaffine Bevölkerungsgruppe, während Alleinerziehende fast überhaupt nicht und Alleinlebende v.a. alterstrukturell bedingt in wenigen Gebieten nennenswert auftreten (siehe Anhang 7).

Bezogen auf den Erwerbsstatus stellen Erwerbstätige mit einem Anteil von 66,5% und Rentner mit einem Anteil von 23,3% die beiden relevanten Personengruppen in der Gesamtstichprobe dar. In Abhängigkeit von der gebietsspezifischen Altersstruktur variiert dabei die Relation zwischen diesen beiden Gruppen. Von Arbeitslosigkeit betroffene Personen sind mit einem Anteil von nur 2,1% deutlich unterrepräsentiert (siehe Anhang 7).

Bei der Verteilung der Lebensstiltypen in der Stichprobe lassen sich drei Besonderheiten feststellen: Erstens fällt der mit 38,0% hohe Anteil der mittleren Kategorie auf (Aufstiegsorientierte), der mehr als doppelt so groß wie der Anteil der zweitgrößten Gruppe ist. Zweitens verzeichnen die Lebensstiltypen mit einem geringen Ausstattungs- bzw. einem geringen Modernitätsniveau deutlich höhere Anteile im Vergleich zu den Typen mit einem hohen Ausstattungs- bzw. einem hohen Modernitätsniveau. Drittens können zwar gebietsspezifisch abweichende Lebensstilzusammensetzungen konstatiert werden, die v.a. mit den der Lebensstilkonzeption zugrunde liegenden Variablen Einkommen, Bildungsstand und Altersstruktur korrespondieren. Diese Unterschiede sind in der Stichprobe allerdings geringer ausgeprägt als soziodemographische Merkmalsdifferenzen (siehe Anhang 8).

Im folgenden Kapitel wird die Freizeitinfrastrukturausstattung im Berliner Umland auf Grundlage der Fragestellung F1 analysiert.

6.2 Post-suburbane Freizeitinfrastrukturen im Berliner Umland?

Die Fragestellung F1 lautete: Inwieweit kennzeichnen post-suburbane Merkmale die bestehende Freizeitinfrastruktur im Berliner Umland (A)? Können hierbei räumlich differenzierte Entwicklungen beobachtet werden (B)?

Zur Erfassung der im Berliner Umland vorhandenen Freizeitinfrastruktur – also der kulturellen & unterhaltungsbezogenen, sport- & wellnesorientierten, gastronomischen sowie vereinsbezogenen Einrichtungen – wurden zwei unterschiedliche Methoden angewendet. Die Einrichtungen in den neun Gemeinden, in denen sich die Untersuchungsgebiete befinden, wurden in einer Vor-Ort-Erhebung vollständig kartiert. Für das gesamte Berliner Umland war eine solche detaillierte Erhebung aus forschungsökonomischen Gründen nicht möglich, zumal externe Datensätze mit einer vollständigen Übersicht der Kartierungsobjekte nicht vorhanden sind. Insofern wurden zur Informationsgewinnung für diese Gemeinden Daten der Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH²⁹⁶ bzw. regionaler und lokaler Touristinformationsstellen sowie spezifische Branchenverzeichnisse herangezogen und aufbereitet.²⁹⁷

Zuerst werden die in den Untersuchungsgemeinden erfassten Freizeiteinrichtungen nach Anzahl und Art dargestellt (Tabelle 4).

Tab. 4: Anzahl und Art der Freizeiteinrichtungen in den Untersuchungsgemeinden

Gemeinde	Anzahl der Freizeiteinrichtungen	Kultur & Unterhaltung	Sport & Wellness	Gastronomie	Verein	sonstige Freizeitinfrastruktur
Altlandsberg	23	0%	39,1%	47,8%	4,4%	8,7%
Grünheide	52	5,8%	15,4%	55,7%	23,1%	0%
Wildau	70	11,4%	24,4%	51,4%	11,4%	1,4%
Mittenwalde	69	4,3%	30,4%	39,2%	20,3%	5,8%
Zossen	89	12,4%	20,2%	48,3%	18,0%	1,1%
Ludwigsfelde	105	8,6%	30,5%	43,8%	13,3%	3,8%
Dallgow-Döberitz	21	4,8%	47,6%	38,1%	9,5%	0%
Schönwalde-Glien	28	0%	35,7%	46,4%	14,3%	3,6%
Velten	56	7,1%	30,4%	46,4%	10,7%	5,4%

Quelle: eigene Erhebungen; HU BERLIN 2007; PETRICH, K. 2009; BOROWIAK, D. 2009

²⁹⁶ Die Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH fungiert als Marketingorganisation für den Tourismus im Land Brandenburg, wozu u.a. die Informationsbereitstellung über Freizeit- und Tourismusangebote auf Gemeindeebene gehören. Vergleiche hierzu die Homepage <http://www.reiseland-brandenburg.de/>.

²⁹⁷ Dies erfolgte zum einen über eine Datenextraktion aus postalisch angeforderten Informationsmaterialien, zum anderen über Internetrecherchen. Konzidiert werden muss jedoch, dass damit keine vollständige Datenerhebung erzielt werden kann.

Die Anzahl der Freizeiteinrichtungen in den Untersuchungsgemeinden kann als Indikator für die gebietstypologische Einordnung der Untersuchungsgebiete als Streulagen, Alte Kerne und Neue Kerne interpretiert werden: Die Gemeinden, in denen als Streulage ausgewiesene Untersuchungsgebiete liegen – dies betrifft Altlandsberg, Grünheide, Dallgow-Döberitz und Schönwalde-Glien – weisen die jeweils geringste Anzahl an Freizeiteinrichtungen auf. Demgegenüber zeichnen sich die Gemeinden, in denen als Alte Kerne (Ludwigsfelde, Velten), als Neue Kerne (Wildau), aber auch als Sonderformen der Streulage (Mittenwalde, Zossen) klassifizierte Untersuchungsgebiete liegen, durch eine jeweils höhere Anzahl an Freizeiteinrichtungen aus.

Bezogen auf die Art²⁹⁸ der Freizeiteinrichtungen fällt der gemeindeübergreifend hohe Anteil an gastronomischen Einrichtungen auf. Nun sollen die Kategorien Kultur & Unterhaltung sowie Sport & Wellness betrachtet werden, wobei die Gemeinden, deren Gesamtzahl der Freizeiteinrichtungen $n = 30$ unterschreitet, unberücksichtigt bleiben: Für beide Kategorien weisen die Gemeinden Wildau und Ludwigsfelde relativ hohe Anteile auf, während dies für Mittenwalde und Velten nur für die Kategorie Sport & Wellness und für Zossen v.a. für Kultur & Unterhaltung gilt. In der Kategorie Kultur & Unterhaltung dominieren in Wildau die Unterhaltungseinrichtungen im A10-Center (z.B. Kino, Spielothek, Disco), in Ludwigsfelde Kleinkultur- und Unterhaltungsangebote (z.B. Kulturhaus, Bibliothek, Spielcenter, Disco) und in Zossen v.a. die diversen Museen. Die Sport- & Wellnessangebote konzentrieren sich gemeindeunabhängig zu mehr als der Hälfte auf Sport- und Fitnesscenter sowie auf Solarien und Kosmetikstudios. Der Anteil der Vereine ist in Tabelle 4 dargestellt, um deren Bedeutung innerhalb des lokalen Freizeitangebots aufzuzeigen – aufgrund ihrer voraussichtlich begrenzten Nutzung durch Suburbaniten sowie den fehlenden post-suburbanen Bezügen werden sie aber nicht näher ausgewertet und auch in den folgenden Analysen zur Freizeitinfrastruktur nicht mehr berücksichtigt.

Diese Ausführungen zur Zusammensetzung der Freizeitinfrastruktur in den Untersuchungsgemeinden indizieren nur wenige Anzeichen für überregional bedeutsame Freizeiteinrichtungen, sodass post-suburbane Merkmale im Berliner Umland bislang nur sehr begrenzt vermutet werden können.

Deutlich wird hingegen ein anderer Zusammenhang: Die Anzahl der in den Gemeinden erfassten Freizeiteinrichtungen weist eine lineare Beziehung mit der Einwohnerzahlgröße der Gemeinden auf (Abbildung 4).

²⁹⁸ Da die Kartierungsdaten aus Projekt- bzw. Abschlussarbeiten teilweise leicht voneinander abweichende Kategorisierungen aufweisen, werden die Daten an das für diese Arbeit maßgebliche Kategorisierungsschema angepasst. Siehe hierzu Anhang 9.

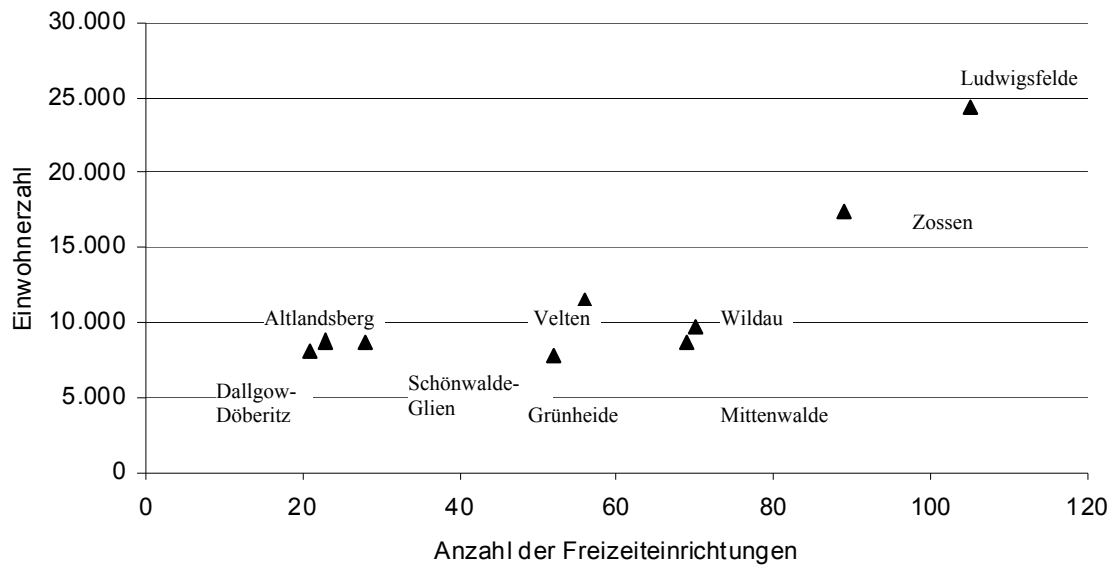


Abb. 4: Einwohnerzahlgröße und Anzahl der Freizeiteinrichtungen in den Untersuchungsgemeinden

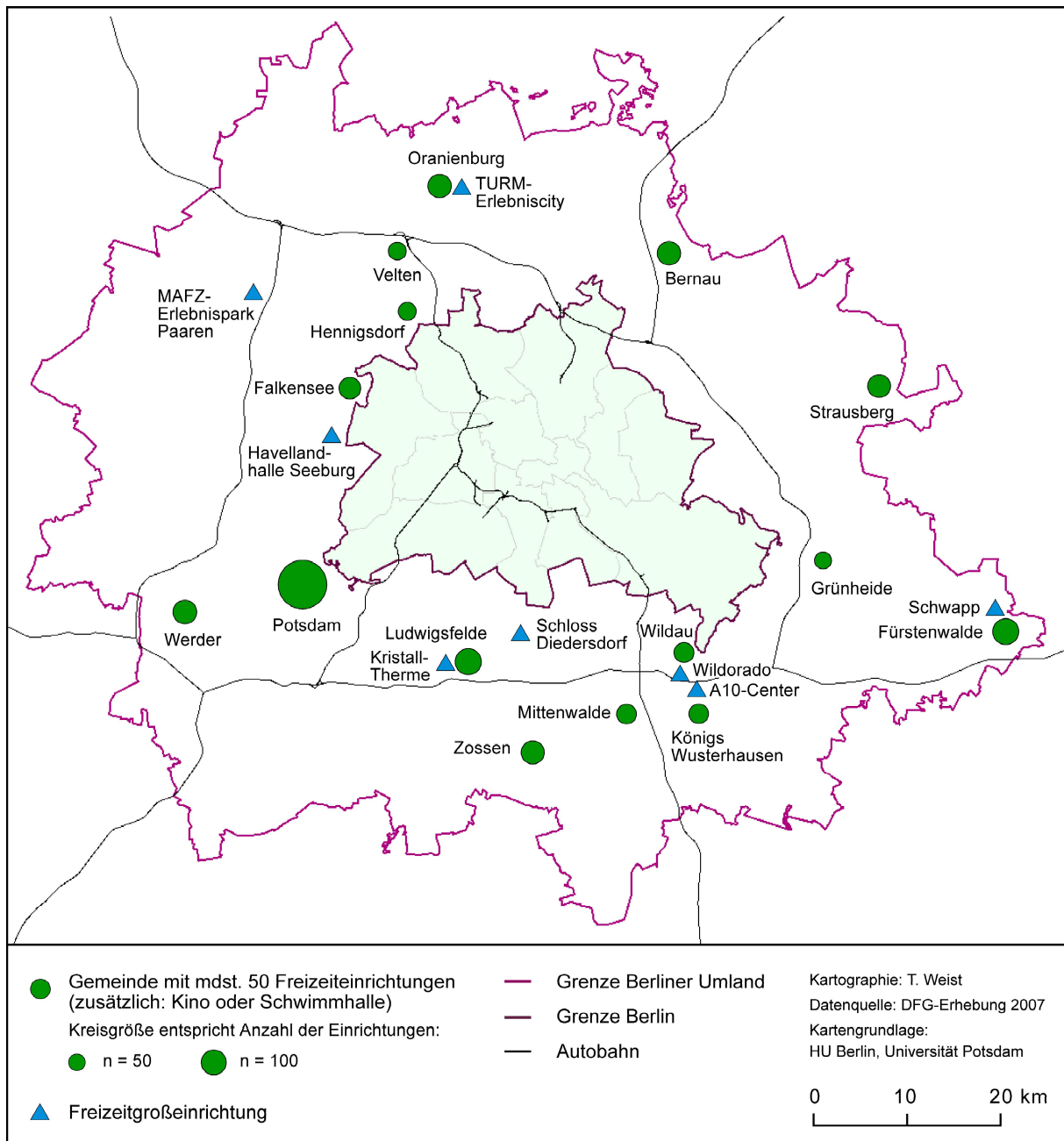
Quelle: LBV BRANDENBURG 2007, eigene Erhebung und Darstellung

Dieser an sich triviale Zusammenhang kann nicht nur in den Untersuchungsgemeinden, sondern im gesamten Umland beobachtet werden. Im Kontext post-suburbaner Merkmale kann dies als Ausdruck längerfristig gewachsener Freizeitstrukturen, die sich an lokalen Nachfragepotentialen orientieren, interpretiert werden. Die Bedeutung überregionaler Freizeiteinrichtungen an städtebaulich nicht integrierten Standorten scheint hingegen begrenzt zu sein.

Die folgende Karte 2 zeigt die räumliche Verteilung der größten Freizeitstättenkonzentrationen im Berliner Umland (für die dieser Karte zugrunde liegenden Daten siehe Anhang 10). Zu diesen Freizeitstättenkonzentrationen werden zum einen diejenigen Gemeinden gezählt, deren Freizeitstruktur durch eine beträchtliche Anzahl an Einrichtungen sowie ein diversifiziertes Angebot gekennzeichnet ist. Es werden nur Gemeinden berücksichtigt, die mindestens 50 Freizeiteinrichtungen aufweisen. Da die befragten Bewohner das Freizeitangebot ihres Wohnortes vorrangig danach bewerten, ob ein Kino bzw. eine Schwimmhalle existiert,²⁹⁹ gilt als zusätzliches Kriterium, dass mindestens eine dieser beiden Freizeiteinrichtungen in der Gemeinde vorhanden sein muss. Zum anderen werden zu den dargestellten Freizeitstättenkonzentrationen mono- und multifunktionale

²⁹⁹ Auf die offen gestellte Frage, welche Freizeiteinrichtungen im Wohnort vermisst werden, entfallen 18,4% der Antworten auf Kino sowie 13,3% auf Schwimmhalle bzw. -bad. An dritter Position folgen gastronomische Einrichtungen mit 6,7% der Nennungen. Die Gesamtzahl aller Nennungen beträgt n = 1.091.

Freizeitgroßeinrichtungen gezählt, wobei sich diese sowohl städtebaulich integriert als auch an Grüne-Wiese-Standorten befinden können.



Karte 2: Räumliche Verteilung relevanter Freizeitstättenkonzentrationen im Berliner Umland

Potsdam ist aufgrund der Vielzahl der Freizeiteinrichtungen ($n > 1.000$) nicht maßstabsgetreu dargestellt.

Quelle: eigene Erhebung und Darstellung

Die Freizeitinfrastruktur im Berliner Umland charakterisiert sich insbesondere durch überwiegend kleinteilig strukturierte Freizeiteinrichtungen an städtebaulich integrierten Standorten. Monofunktionale Freizeitgroßeinrichtungen beschränken sich auf die vielzähligen Golfplätze (siehe Anhang 10), die aufgrund der fehlenden Nutzung durch die Suburbaniten in

der Karte allerdings nicht berücksichtigt sind.³⁰⁰ Als multifunktionale Freizeiteinrichtungen können v.a. die Freizeit- und Spaßbäder bzw. Thermen identifiziert werden, die jeweils einen Bade- und Wellnessbereich sowie gastronomische Ergänzungsangebote integrieren. Hierzu gehören die „TURM-Erlebniscity“ in Oranienburg, das „Schwapp“ in Fürstenwalde sowie die „Kristalltherme“ in Ludwigsfelde,³⁰¹ wobei sich deren Standorte ausnahmslos in städtebaulich integrierten Lagen befinden. Darüber hinaus befindet sich in Wildau die Schwimmhalle „Wildorado“, deren Kernfunktion im Jahr 2007 um Sport- & Wellnessangebote erweitert wurde. Neben dem Tenniszentrum „Havellandhalle Seeburg“ sowie den für punktuelle Veranstaltungshöhepunkte frequentierten Freizeiteinrichtungen „Schloss Diedersdorf“ und „MAFZ-Erlebnispark Paaren“³⁰² zählt in diese Kategorie insbesondere das bereits erwähnte A10-Center in Wildau.

Auch wenn die Karte keine eindeutigen räumlichen Verteilungsmuster erkennen lässt, zeichnet sich das nördliche und das östliche Umland durch eine relativ geringe Anzahl an Freizeitstättenkonzentrationen aus, während sich diese v.a. auf das südliche und das westliche Umland konzentrieren. Wird darüber hinaus die absolute Anzahl der Freizeiteinrichtungen in den einzelnen Umlandgemeinden berücksichtigt (siehe Anhang 10), zeigt sich, dass vorrangig das südliche Umland Freizeitstättenkonzentrationen aufweist. Unter Einbezug des zuvor beobachteten Zusammenhangs zwischen Einwohnerzahlgröße und Anzahl der Freizeiteinrichtungen kann dieses Ergebnis auch auf die gegebenen Siedlungsstrukturen im Berliner Umland zurückgeführt werden.

Nach der Darstellung der im Berliner Umland erfassten Freizeiteinrichtungen sollen diese nun auf deren möglichen post-suburbanen Eigenschaften untersucht werden. Hierfür werden die im Theorieteil identifizierten Hauptmerkmale post-suburbaner Angebotsstrukturen herangezogen. Demnach müssen die Freizeiteinrichtungen folgende Kriterien erfüllen:

- 1) Lage an (individual-)verkehrserschlossenen Grüne-Wiese-Standorten,
- 2) relativ junger Entstehungszeitpunkt,
- 3) überregionale funktionale Bedeutung,
- 4) funktionsgemischte Angebotsstruktur.

³⁰⁰ Von den insgesamt 3.453 in der Stichprobe angegebenen Freizeitaktivitäten entfallen fünf auf den Golfsport.

³⁰¹ Angebotssegmente der „TURM-Erlebniscity“ sind u.a. ein Erlebnisbad, Sauna- und Wellnessangebote sowie zahlreiche Sportanlagen. Schwerpunkte im „Schwapp“ sind ein Spaßbad, ein Sportbad, Wellnessangebote sowie Betätigungsmöglichkeiten in einem Außenbereich. Kennzeichnend für die „Kristalltherme“ sind neben einem Sportbad v.a. der Thermenbereich und die Saunanlagen.

³⁰² So ist Schloss Diedersdorf in Großbeeren neben zahlreichen Angeboten für Kinder insbesondere wegen seiner kulturellen Veranstaltungen bekannt (z.B. Schlagerscheune, Klassikkonzert, Theaterdinner). Im Märkischen Ausstellungs- und Freizeitzentrum in Schönwalde-Glien (MAFZ-Erlebnispark Paaren) finden dagegen regelmäßig landwirtschaftliche Fachmärkte bzw. vielfältige regionsbezogene Feste (z.B. Märkisches Oktoberfest, Brandenburger Schlachtfest) statt.

Die beiden erstgenannten Merkmale können auch auf suburbane Einrichtungen zutreffen. Außerdem ermöglicht das zeitliche Kriterium für den Untersuchungsraum keine Unterscheidung zwischen suburbanen und post-suburbanen Entwicklungen, da mit der hier verwendeten zeitlichen Fixierung – Berücksichtigung der seit 1990 entstandenen Einrichtungen – auch die suburbanen Prozesse erstmalig einsetzen. Insofern fungieren die überregionale Bedeutung sowie die Funktionsmischung als die beiden wichtigsten post-suburbanen Definitionskriterien. Dabei gilt für das Kriterium der Funktionsmischung, dass eine post-suburbane Charakterisierung v.a. dann zutrifft, wenn sich dieser Funktionsmix nicht nur auf den Freizeitsektor beschränkt, sondern sich auch auf dessen Kombination mit Arbeits- und Einkaufsstätten erstreckt. In der nachfolgenden Tabelle 5 werden die Freizeiteinrichtungen des Berliner Umlands, bei denen – ausgehend von den Kartierungsergebnissen – post-suburbane Merkmale am wahrscheinlichsten erwartet werden können, auf die vier Kriterien überprüft.

Tab. 5: Post-suburbane Merkmale von Freizeiteinrichtungen im Berliner Umland

Freizeiteinrichtung	Lage	Entstehungszeitpunkt	überregionale Bedeutung	Funktionsmischung
A10-Center Wildau	x	xx	xx	xx
TURM-Erlebniscity Oranienburg		xx		x
Schwapp Fürstenwalde		xx		x
Kristalltherme Ludwigsfelde		xx		x
Wildorado (Schwimmhalle) Wildau		xx		x
Havellandhalle Seeburg		xx	x	x
Schloss Diedersdorf	x	xx	x	x
MAFZ-Erlebnispark Paaren	x	xx	x	x

xx Kriterium vollständig erfüllt

x Kriterium teilweise erfüllt

Quelle: Kartierungsergebnisse, Informationen der Freizeiteinrichtungen; eigene Darstellung

Die Beurteilung, inwieweit die dargestellten Freizeiteinrichtungen diese Kriterien erfüllen bzw. demnach als post-suburban klassifiziert werden können, beruht auf konkreten Daten zu den Einrichtungen, die sich im Anhang (siehe Anhang 11) finden.

Das Lage-Kriterium wird insgesamt am wenigsten erfüllt. Dies liegt insbesondere in den städtebaulich integrierten Standorten der Bäder bzw. Thermen begründet. Die Havellandhalle in Seeburg befindet sich zudem in unmittelbarer Berlin-Nähe.³⁰³ Idealtypische Grüne-Wiese-Standorte lassen sich bei keiner der Einrichtungen identifizieren. Aufgrund der jeweils peripheren Ortslage sowie der direkten Anbindung an den Autobahnring – letzteres gilt nur für das A10-Center sowie den MAFZ-Erlebnispark – können aber zumindest drei Einrichtungen nach diesem Kriterium als teilweise post-suburban eingestuft werden.

Das Kriterium des Entstehungszeitpunkts – also dass post-suburbane Freizeitangebote erst seit 1990 entstanden sein können – trifft auf alle betrachteten Einrichtungen uneingeschränkt zu. Hierbei muss lediglich beachtet werden, dass manche Einrichtungen in ihrer baulichen (Schloss Diedersdorf) bzw. teilweise auch funktionalen Form (Schwimmhalle Wildorado) bereits vor 1990 existierten. Die funktionale Ausdifferenzierung bzw. Aufwertung fand allerdings erst nach 1990 statt.

Eine überregionale Bedeutung kann insbesondere für das A10-Center in Wildau festgestellt werden: Neben der reinen Flächengröße tragen hierzu v.a. das weiträumige Einzugsgebiet der Besucher bei, das sich über das gesamte südliche Berliner Umland erstreckt bzw. auch die südlichen Stadtbezirke Berlins einbezieht (siehe Anhang 11). Durch die Kombination von Freizeit- und Einkaufsangeboten nimmt das A10-Center eine singuläre Sonderstellung im Berliner Umland ein. Im Gegensatz dazu kennzeichnet die Bäder- und Thermenlandschaft im Land Brandenburg eine ausgeprägte Konkurrenzsituation. Seit 1990 haben sich sowohl im Berliner Umland als auch im Berlin-fernen Raum in Folge einer aktiven Landespolitik zahlreiche dieser Angebotsformen herausgebildet, sodass aus betriebswirtschaftlicher Sicht bereits von einem Überangebot gesprochen werden kann.³⁰⁴ Insofern dürfte sich das Einzugsgebiet der Besucher v.a. auf das jeweilige Gemeindegebiet, in dem sich die Einrichtung befindet, bzw. die daran angrenzenden Gemeinden konzentrieren. Für die

³⁰³ Die Entfernung zur Berliner Stadtgrenze beträgt 1,6 Straßenkilometer.

³⁰⁴ Derzeit gibt es im Land Brandenburg sieben sportorientierte Hallenbäder mit Freizeitbadelementen, neun Freizeitbäder, acht Thermal- bzw. Kurbäder sowie die Sonderform „Tropical Islands“ (tropischer Freizeitpark, ca. 35 km südlich der Stadtgrenze von Berlin). In einem Vortrag über die Bäderlandschaft in Brandenburg betonte der Geschäftsführer der Bad Saarow Kur GmbH – A. Walter –, dass viele Bäder bereits defizitär sind bzw. nur noch mit Zuschüssen existieren können. Vgl. dessen Vortrag „Wie viele Thermal- und Spaßbäder braucht (verkräftet) Brandenburg?“ auf der Tagung „Der Tourismus in Nordostdeutschland“ in Rheinsberg vom 04.05.2007 (Kommunalakademie der Friedrich-Ebert-Stiftung Bonn und des DVAG-Regionalforums Berlin / Brandenburg / Mecklenburg-Vorpommern).

Havellandhalle in Seeburg, Schloss Diedersdorf sowie den MAFZ-Erlebnispark Paaren gilt eine zumindest in Ansätzen ausgeprägte überregionale Bedeutung.³⁰⁵

Das Kriterium der Funktionsmischung wird ausschließlich beim A10-Center in Form einer post-suburbanen Merkmalsausprägung erfüllt. Multifunktionalität als Zusammenspiel zwischen Freizeit- und Einkaufsangeboten wird nur bei dieser Einrichtung realisiert.³⁰⁶

Demgegenüber kennzeichnen zwar funktionale diversifizierte Angebotsstrukturen alle anderen betrachteten Einrichtungen, diese Diversifizierung bleibt jedoch immer nur auf den Freizeitsektor beschränkt.

Zusammenfassend kann somit konstatiert werden, dass nur das A10-Center in Wildau als einzige post-suburbane Freizeiteinrichtung im Berliner Umland klassifiziert werden kann. Für alle anderen betrachteten Einrichtungen gilt dies nur sehr eingeschränkt.

Die Fragestellung F1 lautete: Inwieweit kennzeichnen post-suburbane Merkmale die bestehende Freizeitinfrastruktur im Berliner Umland (A)? Können hierbei regional differenzierte Entwicklungen beobachtet werden (B)?

Post-suburbane Merkmale lassen sich bei der Freizeitinfrastruktur im Berliner Umland i.d.R. nicht feststellen. Darauf deutet bereits die Zusammensetzung des Freizeitangebots in den Umlandgemeinden hin, die sich durch hohe Anteile an Einrichtungen mit überwiegend lokal begrenzter Bedeutung (z.B. gastronomische Angebote) auszeichnen. Zudem orientieren sich die Freizeiteinrichtungen räumlich an siedlungsstrukturellen Schwerpunkten. Systematische Analysen unter Berücksichtigung der Kriterien Lage, Entstehungszeitpunkt, überregionale Bedeutung und Funktionsmischung bestätigen diesen Befund (A).

Die wenigen Freizeiteinrichtungen, die die post-suburbanen Kriterien (teilweise) erfüllen, konzentrieren sich räumlich v.a. auf das südliche Berliner Umland. Dies hängt vermutlich auch mit den größeren ökonomischen Potentialen dieses Raums im Vergleich mit dem nördlichen, östlichen bzw. westlichen Umland zusammen. Gleichzeitig könnte dieser Zusammenhang aber auch auf siedlungsstrukturellen Effekten beruhen, sodass sich überregional bedeutende Freizeiteinrichtungen v.a. an den lokalen Nachfragepotentialen im südlichen Umland orientieren (B).

³⁰⁵ Die Havellandhalle weist aufgrund ihrer Größe einerseits eine Vorreiterrolle unter den Tennishallen in Berlin und Brandenburg auf, befindet sich andererseits aber auch in Konkurrenz mit anderen Tennishallen. Die Kulturveranstaltungen im Schloss Diedersdorf sowie die Ausstellungen und Festivitäten im MAFZ-Erlebnispark Paaren stellen zweifelsohne überregional bekannte und besuchte Angebote dar, allerdings beziehen sich diese Freizeitaktivitäten nur eingeschränkt auf die in dieser Arbeit untersuchte alltägliche Freizeit.

³⁰⁶ Funktionsmischungen zwischen Arbeits- und Freizeitstätten fehlen im Untersuchungsraum hingegen vollständig, zumindest in Bezug auf mögliche Freizeiteinrichtungen in Gewerbegebieten. Dies ergaben die Auskünfte der telefonisch kontaktierten Gewerbegebiete im Berliner Umland (Kontaktierung auf Grundlage der Gewerbegebietsdatenbank Brandenburg: http://www.zab-brandenburg.de/gewerbe/_default.htm).

Post-Suburbanisierung kann auf dieser Grundlage nicht als perspektivischer Entwicklungspfad für das Berliner Umland interpretiert werden. Anstatt das A10-Center als Pionier eines neuen Trends zu deuten, bei dem sich funktionale Anreicherungsprozesse zwischen Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitstätten gegenseitig verstärken, scheint es realistischer, dessen Sonderstellung im betrachteten Untersuchungsraum zu betonen. Damit erübrigt sich auch eine Diskussion, welcher der beiden Erklärungsansätze für post-suburbane Entwicklungen für das Berliner Umland eher zutrifft. Was sich jedoch nicht erübrigt, ist die Frage nach den Auswirkungen des A10-Centers auf die Freizeitmobilität der im Umland lebenden Bewohner. Inwieweit mit dem A10-Center – aber auch durch die im Umland gelegenen Freizeiteinrichtungen insgesamt – nähräumliche Freizeitwege induziert bzw. tangentiale Mobilitätsmuster an Bedeutung gewinnen, soll ein Auswertungsgegenstand des nächsten Teilkapitels sein. Darin wird die Hypothese H1 diskutiert, bei der die Vermutung einer nähräumlichen Freizeitorientierung der Suburbaniten untersucht werden soll.

6.3 Bedeutung nähräumlicher Freizeitmobilität und deren Ursachen

Die Hypothese H1 lautete: Suburbaniten weisen eine überwiegend nähräumliche Freizeitorientierung auf (A). Die Ursachen hierfür liegen v.a. in restriktiven räumlichen und soziodemographischen Rahmenbedingungen begründet, die eine rationale Minimierung des Freizeitwegeaufwands erfordern (B). Vor dem Hintergrund der für Suburbaniten hohen Mobilitätsanforderungen führen auch unterschiedliche Entfernungsempfindlichkeiten innerhalb der Alltagsaktivitäten zu einer Nahraumorientierung bei infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten (C). Neben den restriktiven Merkmalen trägt eine hohe Wohnumfeldzufriedenheit der Bewohner ebenfalls zur nähräumlichen Freizeitorientierung bei (D).

In diesem Auswertungskapitel wird zunächst die Bedeutung nähräumlicher Freizeitorientierungen der Suburbaniten deskriptiv dargestellt. Anschließend wird die Erklärungskraft räumlicher, soziodemographischer und lebensstilbezogener Variablen auf die Zielwahl mit Hilfe von Varianz- und Regressionsanalysen statistisch überprüft. Den Abschluss dieses Kapitels stellt die Diskussion über die Ursachen der Nahraumorientierung dar.

6.3.1 Bedeutung nähräumlicher Freizeitwege

Welche Bedeutung haben nähräumlich absolvierte Freizeitwege für die Bewohner im suburbanen Raum überhaupt? Zur Beantwortung dieser Frage werden zum einen die Wegedauer bei außerhäuslichen Freizeitaktivitäten, zum anderen die räumliche Zielwahl der Suburbaniten betrachtet. Abbildung 5 zeigt zuerst die durchschnittliche Wegedauer für

verschiedene Freizeitaktivitäten,³⁰⁷ wobei hier neben den infrastruktur- auch die freiraum- sowie die sozialorientierten Aktivitäten berücksichtigt werden. Parallel dazu wird die durchschnittliche Aktivitätenhäufigkeit dargestellt.

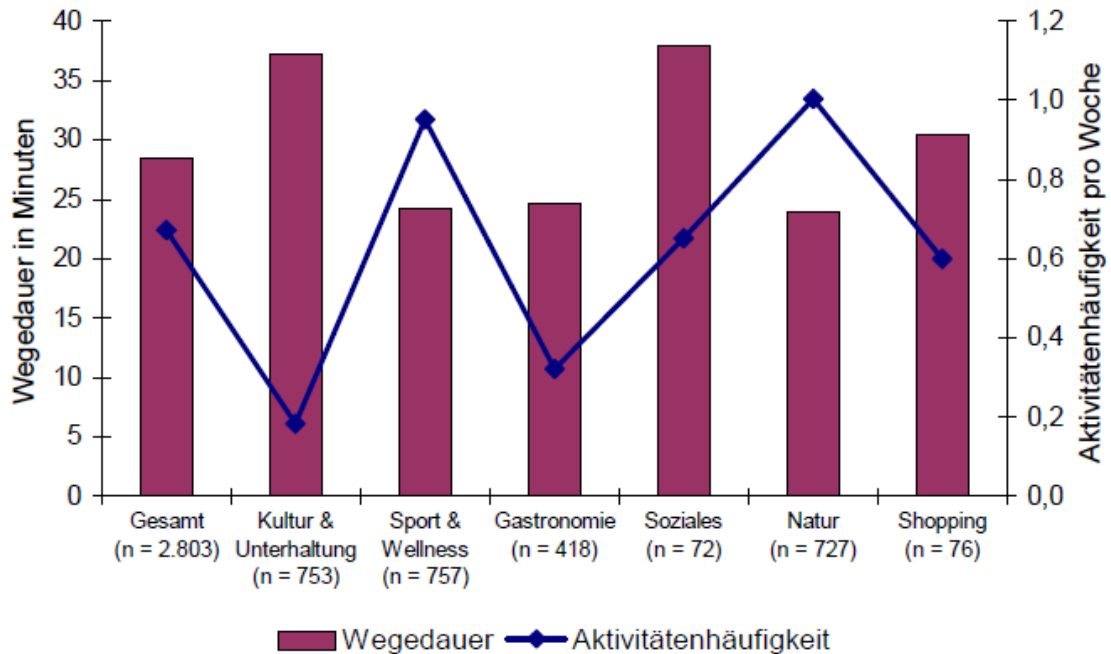


Abb. 5: Freizeitaktivitäten nach durchschnittlicher Wegedauer und durchschnittlicher Aktivitätenhäufigkeit (pro Woche)

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Darstellung

Der für den suburbanen Raum ermittelte Wert der durchschnittlichen Wegedauer von 28,5 Minuten weist im Vergleich mit dem gesamtdeutschen Durchschnittswert von 32 Minuten eine ähnliche Größenordnung auf. Vor dem Hintergrund des betrachteten Untersuchungsraums bzw. dessen infrastrukturellen Ausstattungsniveaus muss dieser Wert aber als erstaunlich niedrig eingeordnet werden. Die für verschiedene Freizeitaktivitäten feststellbaren Wegedauerdifferenzen entsprechen überwiegend den Relationen auf gesamtdeutscher Ebene, wonach Natur- sowie sozialorientierte Aktivitäten eher überdurchschnittliche, infrastrukturorientierte Aktivitäten mit Ausnahme der als entfernungsunempfindlich einzuordnenden Kultur- & Unterhaltungsaktivitäten eher unterdurchschnittliche Wegedauern kennzeichnen. Von diesem Muster weichen lediglich die Naturaktivitäten erwartungsgemäß ab: Die in Wohnungsnähe vorhandenen Naturpotentiale ermöglichen den Befragten relativ kurze Wegedistanzen für ihre entsprechenden Aktivitäten. In diesem Zusammenhang muss jedoch beachtet werden, dass die abgebildeten Wegedauer-

³⁰⁷ Die Wegedauer stellt den zum Erreichen des Freizeitziels benötigten Zeitaufwand dar (einfacher Weg). Sofern nicht anders angegeben, gilt die Wohnung der jeweiligen Befragten als räumlicher Ausgangspunkt der Wege.

Werte verkehrsmittelunabhängig ausgewiesen sind. Werden hingegen nur die mit dem Pkw zurückgelegten Wege berücksichtigt, verändern sich die Werte für alle Freizeitaktivitäten mit Ausnahme der Naturaktivitäten nur geringfügig, und zwar um jeweils maximal drei Minuten. Bei Naturaktivitäten erhöht sich hingegen die Wegedauer um fast 15 Minuten (von 23,8 auf 38,1 Minuten). Als Ursache hierfür kann der relativ geringe Pkw-Anteil bzw. der hohe Anteil nichtmotorisierter Verkehrsmittel am Modal split der Naturaktivitäten identifiziert werden. Der Modal split bezeichnet hier die Verteilung des Freizeitverkehrsaufkommens – also der Anzahl der Freizeitwege – auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Nur 33,8% der hierzu auswertbaren Naturaktivitäten (n = 970) werden mit dem Pkw zurückgelegt, dagegen 19,3% mit dem Fahrrad und 29,2% zu Fuß.³⁰⁸ Bei sozialorientierten Aktivitäten (n = 75) beträgt der Pkw-Anteil demgegenüber 49,3% und bei den infrastrukturorientierten Aktivitäten Kultur & Unterhaltung 64,0% (n = 799), Sport & Wellness 70,5% (n = 816), Gastronomie 65,0% (n = 446) sowie Shopping 63,1% (n = 84).

Die Darstellung der durchschnittlichen Aktivitätenhäufigkeit in Abbildung 5 belegt den bereits in anderen Mobilitätsuntersuchungen festgestellten Zusammenhang zwischen Wegedauer und Aktivitätenhäufigkeit: Die entsprechende Korrelation – nähräumlich durchgeführte Freizeitaktivitäten erfolgen häufig, weit entfernt praktizierte Aktivitäten hingegen selten – kann exemplarisch v.a. bei Kultur- & Unterhaltungs- (lange Wege, selten) sowie bei Sport- & Wellness- bzw. bei Naturaktivitäten (kurze Wege, häufig) beobachtet werden. Bei sozialorientierten Aktivitäten reduzieren die langen Wegedauern deren Ausübungshäufigkeit allerdings nur begrenzt, sodass bei diesen Aktivitäten ein insgesamt hoher Wegeaufwand entsteht. Somit scheinen die Befragten v.a. diesen Aktivitäten eine große Bedeutung beizumessen.

Naturaktivitäten nehmen mit 30% den größten Anteil an allen von den Befragten genannten Freizeitaktivitäten ein, gefolgt von Sport- & Wellness- (24%), Kultur- & Unterhaltungs- (23%) sowie gastronomischen (13%) Aktivitäten (siehe Anhang 12). Insofern kennzeichnen v.a. Aktivitäten mit einer geringen durchschnittlichen Wegedauer das außerhäusliche Freizeitverhalten der Suburbaniten. Auch bei den separat abgefragten Ausflugsaktivitäten – und damit einer Kategorie, die mehrheitlich durch Naturaktivitäten gebildet wird³⁰⁹ – dominiert ein auf den Nahraum orientiertes Freizeitverhalten: Bei weit mehr als der Hälfte aller Ausflugsaktivitäten liegen die Ausflugsziele innerhalb desjenigen Umlandgebiets, in dem sich der Wohnstandort der Befragten befindet (siehe hierzu Anhang 13). Auch diese Ergebnisse ordnen sich somit konsistent in die Befunde aus anderen Studien ein.

³⁰⁸ Der sich zu 100% ergänzende Restanteil entfällt neben den ÖPNV v.a. auf Verkehrsmittelkombinationen, wie z.B. „Fahrrad & zu Fuß“, „Pkw & Fahrrad“, „Pkw & zu Fuß“.

³⁰⁹ 55% der Nennungen auf diese ebenfalls als offen konzipierte Abfrage entfallen auf Naturaktivitäten. Auf den weiteren Positionen folgen Kultur & Unterhaltung (14%), Soziales (9%), Sport & Wellness (7%), Shopping (6%), Gastronomie (4%) und Sonstiges (5%). Die Gesamtzahl der Nennungen beträgt n = 1.844.

Die folgenden Analysen berücksichtigen nur die infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten, also Kultur & Unterhaltung, Sport & Wellness, Gastronomie und Shopping. Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass diese Aktivitäten räumlich nur an bestimmten Orten durchgeführt werden können, an denen sich entsprechende Infrastrukturen befinden. Räumliche Ausstattungsunterschiede und somit raumdifferenzierte Freizeitmobilität lassen sich somit nur bei diesen Freizeitaktivitäten untersuchen. Zudem können potentielle post-suburbane Mobilitätsmuster per definitionem nur bei infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten auftreten.

Die bisherigen Ausführungen indizieren eine relativ große Bedeutung nahräumlich absolvierter Freizeitwege für die Suburbaniten. Dieser Befund bestätigt sich, wenn als zusätzlicher Indikator die räumliche Zielwahl herangezogen wird. Bei der Zielwahl wird unterschieden, ob sich die genutzten Freizeitangebote im eigenen Wohnort, im Umland oder in Berlin befinden. Bevor mit dieser Variable überprüft wird, auf welche Zielräume sich die Freizeitaktivitäten der Befragten konzentrieren, soll festgestellt werden, inwieweit die benannten Räume über spezifische Wegedauer-Werte charakterisiert werden können. Abbildung 6 veranschaulicht die jeweils durchschnittliche Wegedauer, wobei hier zusätzlich zu den drei Räumen auch der Berlin-ferne Raum dargestellt wird.³¹⁰

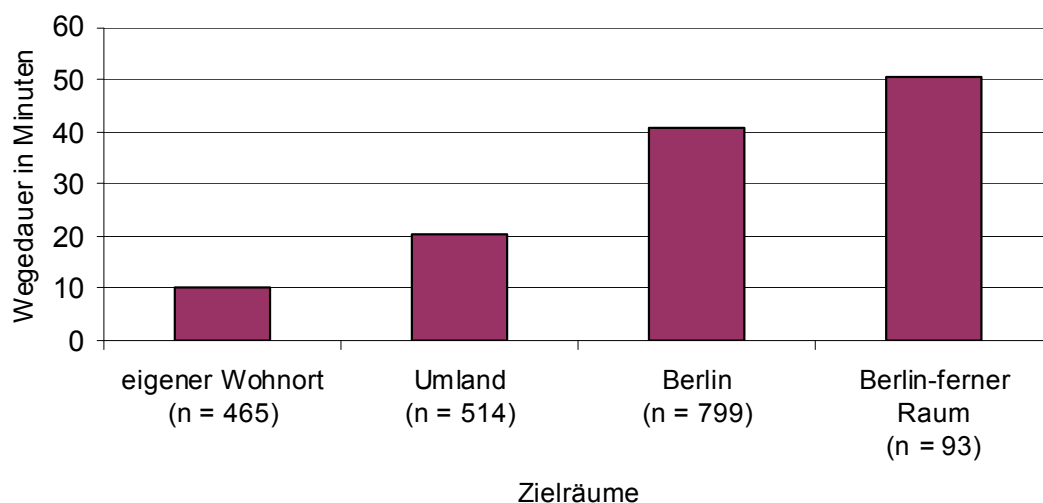


Abb. 6: Durchschnittliche Wegedauer infrastrukturorientierter Freizeitaktivitäten nach Zielräumen

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Darstellung

³¹⁰ Die Berücksichtigung des Berlin-fernen Raums erfolgt an dieser Stelle lediglich, um die Wegedauer-Relationen zwischen den Zielräumen zu verdeutlichen. Als Auswertungskategorie wird dieser Zielraum in allen folgenden Analysen nicht weiter berücksichtigt, da zum einen der zugrunde liegende Stichprobenumfang sehr gering ausfällt, zum anderen die im Vergleich zu den drei anderen Zielräumen deutlich größere Standardabweichung ($\sigma = 26,6$ – während die σ -Werte der drei anderen Zielräume zwischen 6,5 und 16,6 liegen) eine Verwendung als eindeutig charakterisierte Auswertungskategorie ausschließt.

Die Kategorien eigener Wohnort, Umland und Berlin zeichnen sich durch jeweils relativ geringe Standardabweichungen der Wegedauer-Werte in Bezug zum Durchschnittswert aus (vgl. FN 310), d.h. die Einzelwerte streuen nur unerheblich um die ausgewiesenen Durchschnittswerte. Insofern stellen die Durchschnittswerte repräsentative Charakterisierungen der Zielräume bzgl. der Wegedauer dar. Damit kann die Aussage getroffen werden, dass im eigenen Wohnort gelegene Freizeitziele i.d.R. mit dem geringsten Zeitaufwand, Freizeitziele in Berlin mit dem größten Zeitaufwand sowie im Umland gelegene Freizeitziele mit einem zwischen diesen beiden Polen liegenden Zeitaufwand erreicht werden können. Die Variable stellt also einen zuverlässigen Indikator für die Ausprägung der Wegedauer dar.³¹¹

Werden wiederum verkehrsmittelspezifische Wegedauer-Werte berücksichtigt, zeigen sich leichte Differenzierungen lediglich bei den Wegen nach Berlin, da hierfür neben dem Pkw auch der ÖPNV zu einem erheblichen Anteil genutzt wird. Demnach werden Freizeitziele in Berlin mit dem Pkw in durchschnittlich 36,6 Minuten erreicht (Pkw-Anteil an Berlin-Wegen beträgt 66,5%), mit dem ÖPNV in durchschnittlich 50,3 Minuten (ÖPNV-Anteil: 9,7%) und bei einer Kombination aus Pkw und ÖPNV in durchschnittlich 48,4 Minuten (Pkw & ÖPNV-Anteil: 23,8%).³¹²

Erkenntnisse aus den Zahlen lassen sich auch für die gemeinsame Landesplanung in Berlin und Brandenburg gewinnen: Die erhebliche Ungleichverteilung der Anzahl der Freizeitaktivitäten zwischen dem Umland und dem Berlin-fernen Raum legitimiert den Strategiewechsel von der dezentralen Konzentration zum Grundsatz „Stärken stärken“ bzw. der damit verbundenen planerischen Fokussierung auf das Umland. Dies gilt zumindest für die infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten der Suburbaniten.

Wie verteilen sich nun die infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten auf die drei Zielräume? Die in Abbildung 7 (S. 86) gezeigte Verteilung ordnet sich konsistent in die Ergebnisse der Abbildung 5 (S. 82) ein: Die relativ lange Wegedauer bei Kultur- & Unterhaltungsaktivitäten korrespondiert mit einer überproportionalen Orientierung dieser Aktivitäten auf Berlin. Dasselbe gilt in einem etwas geringeren Ausmaß für Shoppingaktivitäten. Demgegenüber erklären sich die relativ kurzen Wegedauern für Sport- & Wellness- als auch für

³¹¹ Diese Ausführungen sind notwendig, weil insbesondere die Zielwahl-Variable in den weiteren Analysen verwendet wird. Diese Bevorzugung gegenüber der Wegedauer-Variable resultiert aus methodischen Voraussetzungen der später verwendeten Varianzanalyse, die durch die Zielraum-Variable besser erfüllt werden. Siehe hierzu Anhang 14.

³¹² Die durchschnittliche Wegedauer im eigenen Wohnort beträgt hingegen verkehrsmittelunabhängig für die drei hier am häufigsten genutzten Verkehrsmittel – Pkw, Fahrrad, zu Fuß – jeweils etwa 10 Minuten (Spannweite zwischen 9,3 und 10,7 Minuten). Da für Umlandziele mit 93% fast ausschließlich der Pkw benutzt wird, werden die überaus geringen Stichprobenumfänge, die auf andere Verkehrsmittel entfallen, nicht berücksichtigt.

gastronomische Aktivitäten durch überdurchschnittliche Wohnortorientierungen von jeweils mehr als 30%.

Die Abbildung 7 verdeutlicht, dass für die infrastrukturbezogene Freizeitmobilität der Suburbaniten alle drei Zielräume von Bedeutung sind. Wenngleich Berlin hierbei den relativ größten Anteil einnimmt, entfallen mehr als die Hälfte aller angegebenen Freizeitziele auf den Wohnort und das Umland.

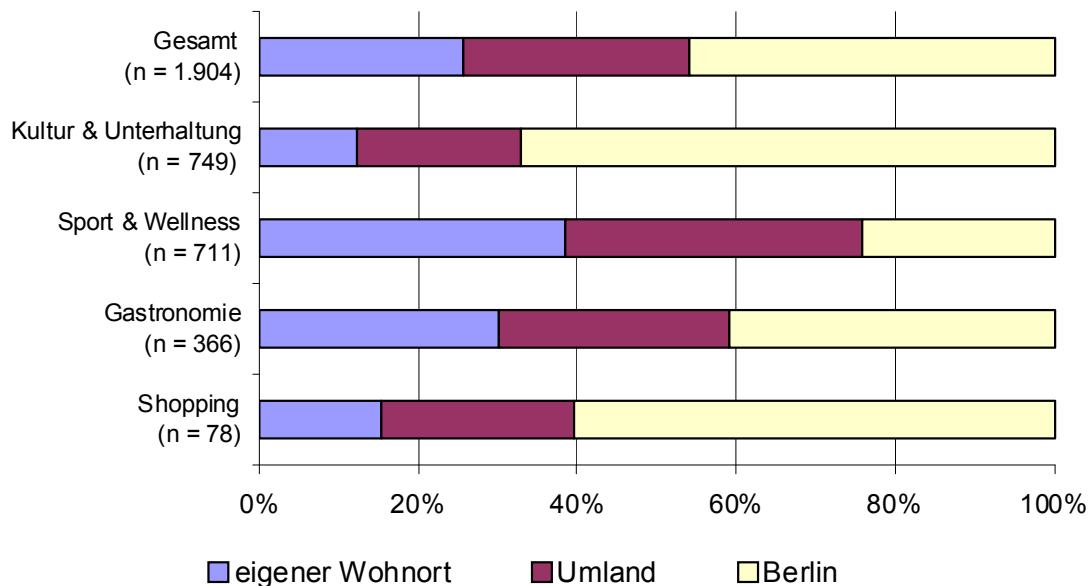


Abb. 7: Zielräume infrastrukturorientierter Freizeitaktivitäten

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Darstellung

Während bei den Sport- & Wellness- und den gastronomischen Aktivitäten die Anteile zwischen dem eigenen Wohnort und dem Umland nahezu identisch ausfallen, dominiert bei den Kultur- & Unterhaltungs- sowie den Shoppingaktivitäten das Umland gegenüber dem Wohnort deutlich. Die Zielwahl weist somit also v.a. auf der Wohnortebene eine ausgeprägte Varianz bei den verschiedenen Freizeitaktivitäten auf, die einerseits sicherlich auf aktivitätsspezifischen Entfernungsempfindlichkeiten beruht, andererseits aber auch auf lokale Ausstattungsunterschiede zurückgeführt werden kann.

Bevor diese räumlichen Ausstattungsunterschiede im Berliner Umland auf deren Auswirkungen auf die Zielwahl systematisch analysiert und in Bezug zu soziodemographischen und lebensstilbezogenen Einflussgrößen gesetzt werden, richtet sich zuvor der Fokus auf den Zielraum Berlin. Dabei wird der Stadtraum nach den dort aufgesuchten Freizeitzielen in die Kategorien nächstgelegener Stadtbezirk, Zentrum Ost-

Berlin, Zentrum West-Berlin und sonstige Ziele in Berlin differenziert.³¹³ Untersucht werden soll, auf welche städtischen Teilgebiete die Befragten ihre Freizeitziele konzentrieren bzw. inwieweit dabei nähräumliche Mobilitätsmuster eine Rolle spielen (Tabelle 6).

Tab. 6: Freizeitziele in Berlin, differenziert nach Untersuchungsgebieten

Untersuchungsgebiete	nächst- gelegener Stadtbezirk	Zentrum Ost-Berlin	Zentrum West-Berlin	sonstige Ziele in Berlin	GESAMT n = 100%
<i>östliches Umland:</i>					
Altlandsberg/Seeberg, Typ S	56,7%	25,3%	9,0%	9,0%	n = 67
Altlandsberg/Wegendorf, Typ S	58,0%	22,0%	2,0%	18,0%	n = 50
Grünheide, Typ S	13,3%	50,0%	23,4%	13,3%	n = 30
<i>südliches Umland:</i>					
Wildau, Typ NK	25,8%	47,1%	17,1%	10,0%	n = 70
Mittenwalde, Typ S-S	37,9%	28,8%	19,7%	13,6%	n = 66
Zossen, Typ S-S	48,4%	19,4%	25,8%	6,4%	n = 31
Ludwigsfelde, Typ AK	30,4%	23,2%	30,4%	16,0%	n = 56
<i>westliches Umland:</i>					
Dallgow-Döberitz, Typ S	57,0%	21,9%	18,0%	3,1%	n = 128
Schönwalde-Glien, Typ S	59,3%	24,0%	11,1%	5,6%	n = 54
Velten, Typ AK	51,7%	19,0%	19,0%	10,3%	n = 116
GESAMT	46,6%	26,5%	17,2%	9,7%	n = 668

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007

Die Ergebnisse zeigen, dass sich die Suburbaniten beim Aufsuchen von Freizeitzielen in Berlin überwiegend auf die nächstgelegenen Standorte unmittelbar hinter der Stadtgrenze orientieren. Dies wird mit Ausnahme von Grünheide (Typ S) besonders bei den Befragten in den Untersuchungsgebieten des östlichen sowie des westlichen Umlands deutlich. Die

³¹³ Die Kategorie „nächstgelegener Stadtbezirk“ subsumiert alle genannten Freizeitziele, die in dem Stadtbezirk mit der geringsten Entfernung zum jeweiligen Untersuchungsgebiet liegen. Zum Zentrum „Ost-Berlin“ werden Ziele im Gebiet zwischen Alexanderplatz, Hackescher Markt und Friedrichstraße gezählt, zum „Zentrum West-Berlin“ Freizeitziele um den Kurfürstendamm bzw. Bahnhof Zoo. Ziele am Potsdamer Platz werden der Kategorie „sonstige Ziele in Berlin“ zugerechnet. Da nur Nennungen berücksichtigt werden können, die sich eindeutig einer dieser Kategorien zuordnen lassen, ergeben sich teilweise relativ geringe Stichprobenumfänge.

Bewohner der im südlichen Umland gelegenen Untersuchungsgebiete suchen dagegen die Stadtzentren etwas stärker auf als die südlichen Randbezirke. Eine Abweichung von dieser Nahraumorientierung tritt entweder dann auf, wenn in den äußeren Stadtbezirken nur wenige für die Suburbaniten attraktive Freizeitziele vorhanden sind³¹⁴ oder wenn die Stadtzentren direkt vom Wohnort aus mit der S-Bahn oder Regionalbahn erreicht werden können.³¹⁵

Die Bedeutung der nahräumlichen Erreichbarkeit lässt sich außerdem beim Vergleich zwischen den Anteilen, die auf die beiden Stadtzentren entfallen, feststellen: Demnach orientieren sich die Bewohner mehrheitlich auf das räumlich von ihrem Wohnort am nächsten gelegene Stadtzentrum. Interessant wäre an dieser Stelle eine Auswertung, ob die beobachtete Nahraumorientierung auch unter Berücksichtigung des Sozialisationshintergrunds der Befragten konstant bliebe – die Daten lassen repräsentative Aussagen hierzu aber nicht zu.³¹⁶

Die Vermutung, dass Suburbaniten ihre Freizeitwege zu einem erheblichen Anteil nahräumlich praktizieren (Hypothese H1, Teil A), kann somit überwiegend bestätigt werden. Für die Untersuchungsgruppe erstaunen dabei weniger die relativ kurzen Wegedistanzen bei naturbezogenen Aktivitäten, sondern vielmehr der moderate Zeitaufwand zur Erreichung infrastrukturorientierter Freizeitziele. Vor dem Hintergrund der monozentrischen Raumstruktur bzw. der begrenzten Freizeitinfrastrukturausstattung im Berliner Umland stellen die Wohnorte sowie das Umland überraschend stark frequentierte Zielräume für dessen Bewohner dar. Demgegenüber bestehen v.a. bei Kultur- & Unterhaltungsaktivitäten scheinbar nur wenige Alternativen zu Berlin, wobei allerdings auch bei dort aufgesuchten Freizeitzielen nahräumliche Mobilitätsmuster beobachtet werden können.

Da die bisherigen Befunde nur auf Durchschnittswerten basieren, die noch keine Erklärungen für Unterschiede in der räumlichen Zielwahl ermöglichen, soll im folgenden Teilkapitel der Einfluss räumlicher, soziodemographischer und lebensstilbezogener Variablen auf die Zielwahl untersucht werden. Diese Auswertungen stellen die Grundlage für die Diskussion der Hypothese H1 bzw. hiervon insbesondere der Analyse der räumlichen und soziodemographischen Restriktionen (Teil B) sowie der Wohnumfeldzufriedenheit (Teil D) dar. Die erst später in Hypothese H2 zu untersuchenden Lebensstilfaktoren (siehe Kapitel 6.5) werden bereits hier in das statistische Analyseschema aufgenommen, um deren

³¹⁴ Dies scheint insbesondere für die südlichen Berliner Stadtbezirke zu gelten, da dort aufgesuchte Freizeitziele fast überhaupt nicht genannt wurden. Demgegenüber werden in den anderen Randbezirken die Standorte Tegel (z.B. Hallen am Borsigturm), Spandau (z.B. Spandau-Arcaden) und Hellersdorf (z.B. Helle Mitte) für Freizeit Zwecke überproportional oft aufgesucht.

³¹⁵ Dies betrifft Grünheide (Typ S), Wildau (Typ NK), Ludwigsfelde (Typ AK) und Dallgow-Döberitz (Typ S).

³¹⁶ Eine konkrete Frage könnte z.B. lauten, inwieweit Personen, die in Ost-Berlin aufgewachsen und nach 1990 ins westliche Umland umgezogen sind, für ihre Freizeitziele eher das vertraute Ost-Berlin oder das nahräumlicher gelegene West-Berlin aufsuchen – bzw. vice versa. Die Daten der in der Stichprobe wenigen Personen, auf die diese Konstellation zutrifft, deuten durchaus eine leichte Höherbewertung der Nahraumorientierung gegenüber den Sozialisationseinflüssen an – für verlässliche Aussagen ist der Stichprobenumfang aber viel zu gering.

Erklärungskraft im Vergleich mit den räumlichen und den soziodemographischen Faktoren einordnen zu können.

6.3.2 Einflussvariablen auf die Zielwahl in der Freizeitmobilität

Die statistische Datenanalyse erfolgt zuerst bivariat mit Hilfe der einfaktoriellen Varianzanalyse. Die Varianzanalyse berechnet die Mittelwerte der zu einer unabhängigen Variablen gehörenden Gruppen (bspw. 6 Alterskategorien der Variable Alter) in Bezug auf eine abhängige Variable (hier Zielwahl). Gleichzeitig wird festgestellt, ob die zwischen diesen Gruppen auftretenden Mittelwertunterschiede statistisch signifikant ausfallen. Als räumliche Variablen werden die Untersuchungsgebiete und die Wohnumfeldzufriedenheit und als Lebensstilvariablen die Lebensstiltypen von Otte berücksichtigt. Als soziodemographische Merkmale werden neben den klassischen mobilitätsrelevanten Variablen – (Haushaltsnetto-) Einkommen, formaler Bildungsstand, berufliche Qualifikation, Alter, Geschlecht, Haushaltstruktur und Erwerbsstatus – drei Variablen einbezogen, die die haushaltsbezogenen Zeitressourcen abbilden. Dazu wurden die Variablen „Erwerbsarbeit-Zeitbudget“, „betreuungspflichtige Kinder“ und „Reproduktionsarbeitszeit“ konstruiert.³¹⁷ Die Untersuchung mobilitätsbeeinflussender Restriktionen sowie Besonderheiten des Untersuchungsraums führen außerdem zur Aufnahme der Variablen „Anzahl der Autos im Haushalt“, „Sozialisation“, „Wohnbiographie“ und „Wohndauer“ in das Analysemodell.³¹⁸

Die Zielwahl als abhängige Variable wird so konzipiert, dass für jeden der drei Zielräume eine separate Variable verwendet wird (zur methodischen Konstruktion siehe Anhang 14). Hierbei muss beachtet werden, dass bei der Variablen „Zielwahl Umland“ alle aufgesuchten Freizeitziele im Umland mit Ausnahme der eigentlich auch zum Umland gehörenden Ziele im eigenen Wohnort subsumiert sind. Zuerst werden alle vier infrastruktororientierten Freizeitaktivitäten zusammengefasst betrachtet. Die Abbildungen 8, 9 und 10 zeigen die signifikanten Mittelwertunterschiede bei der Zielwahl im eigenen Wohnort, im Umland und

³¹⁷ Die Variable „Erwerbsarbeit-Zeitbudget“ ordnet jedem Vollzeit erwerbstätigen Haushaltsmitglied den Wert „1“ zu, bei einer Teilzeit oder geringfügig erwerbstätigen Person hingegen den Wert „0,5“. Anschließend wird die Summe aus den Werten der erwerbstätigen Haushaltsmitglieder gebildet. Der Wert „1,5“ kann also bedeuten, dass ein Haushaltsmitglied Vollzeit, der Partner nur Teilzeit erwerbstätig ist.

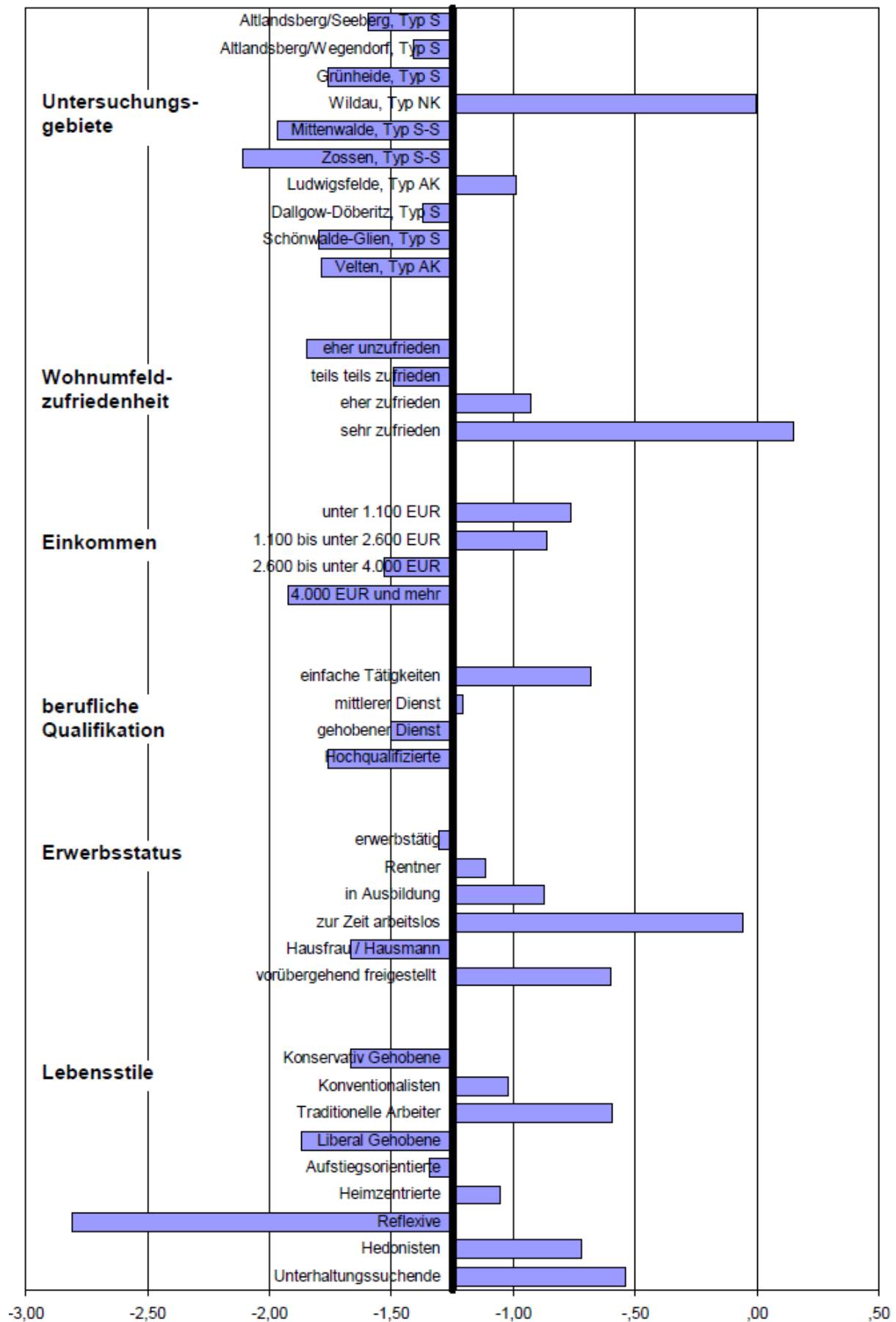
Die zweite Variable „betreuungspflichtige Kinder“ besteht aus den beiden Ausprägungen „Kinder unter 16 Jahren vorhanden“ sowie „keine Kinder vorhanden bzw. Kinder sind mindestens 16 Jahre alt“.

Die dritte Variable „Reproduktionsarbeitszeit“ weist die durchschnittliche Stundenzahl pro Woche aus, die auf alle nicht bezahlten Arbeitstätigkeiten (z.B. Kinderbetreuung, Hausarbeit) entfällt. Auf dieser Basis werden drei Kategorien gebildet: „gering“ (0 bis unter 10 Stunden), „mittel“ (10 bis unter 20 Stunden) und „hoch“ (20 Stunden und mehr).

³¹⁸ Als Restriktionsvariable wird die Pkw-Ausstattung im Haushalt (Anzahl der Autos) berücksichtigt. Mit der Variable Sozialisation (Ausprägungen: „Ossis“, „Wessis“) sollen mögliche Mobilitätsauswirkungen der spezifischen räumlichen Verteilungsmuster beider Gruppen im Berliner Umland identifiziert werden. Die Wohnbiographie (Differenzierung in Alteingesessene und Neubewohner mit zusätzlicher Berücksichtigung der Herkunftsregion – zur methodischen Konstruktion siehe Anhang 14) sowie die Wohndauer können aufgrund des überwiegend kernstadtgespeisten Suburbanisierungsprozesses im Berliner Umland sowie der jungen Suburbanisierungstradition ebenfalls die zu untersuchende Zielwahl beeinflussen.

in Berlin. Die dick markierte Mittellinie entspricht jeweils dem Mittelwert der Gesamtstichprobe, sodass die Kategorien rechts der Mittellinie eine überdurchschnittliche, die Kategorien links der Mittellinie eine unterdurchschnittliche Orientierung auf den betrachteten Zielraum kennzeichnen.

Bei den drei Abbildungen fällt zunächst fällt auf, dass sich die Anzahl der unabhängigen Variablen zwischen den drei Zielräumen erheblich voneinander unterscheidet, was auf die ausschließliche Darstellung von erklärungskräftigen Variablen zurückzuführen ist.



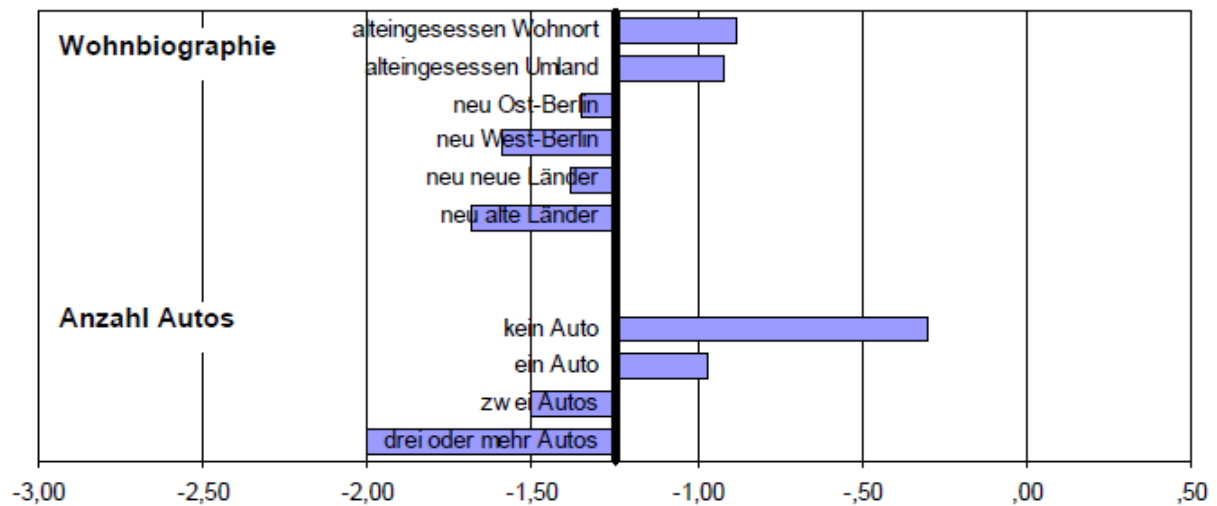


Abb. 8: Mittelwertunterschiede bzgl. der Variablen „Zielwahl eigener Wohnort“

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Darstellung

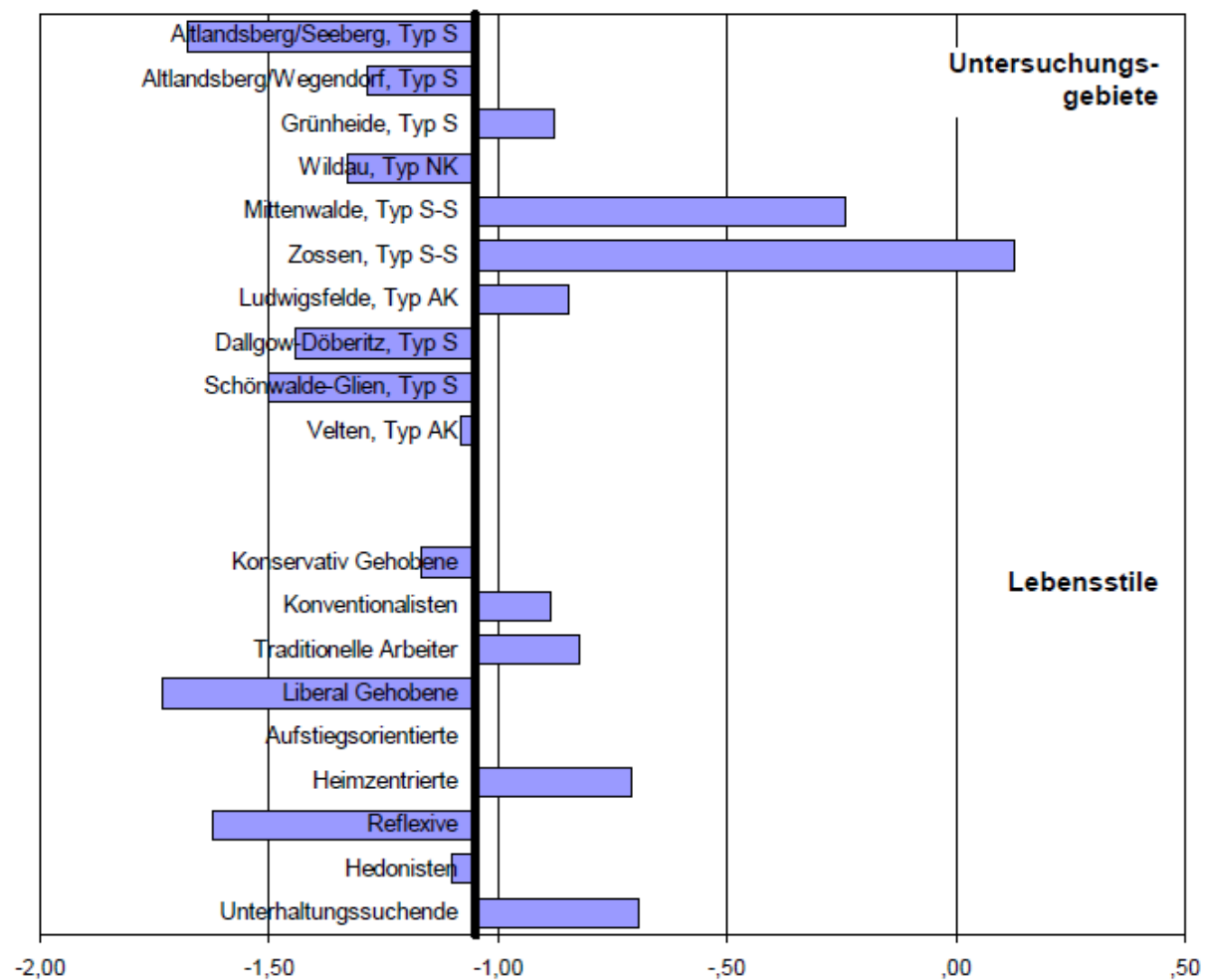


Abb. 9: Mittelwertunterschiede bzgl. der Variablen „Zielwahl Umland“

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Darstellung

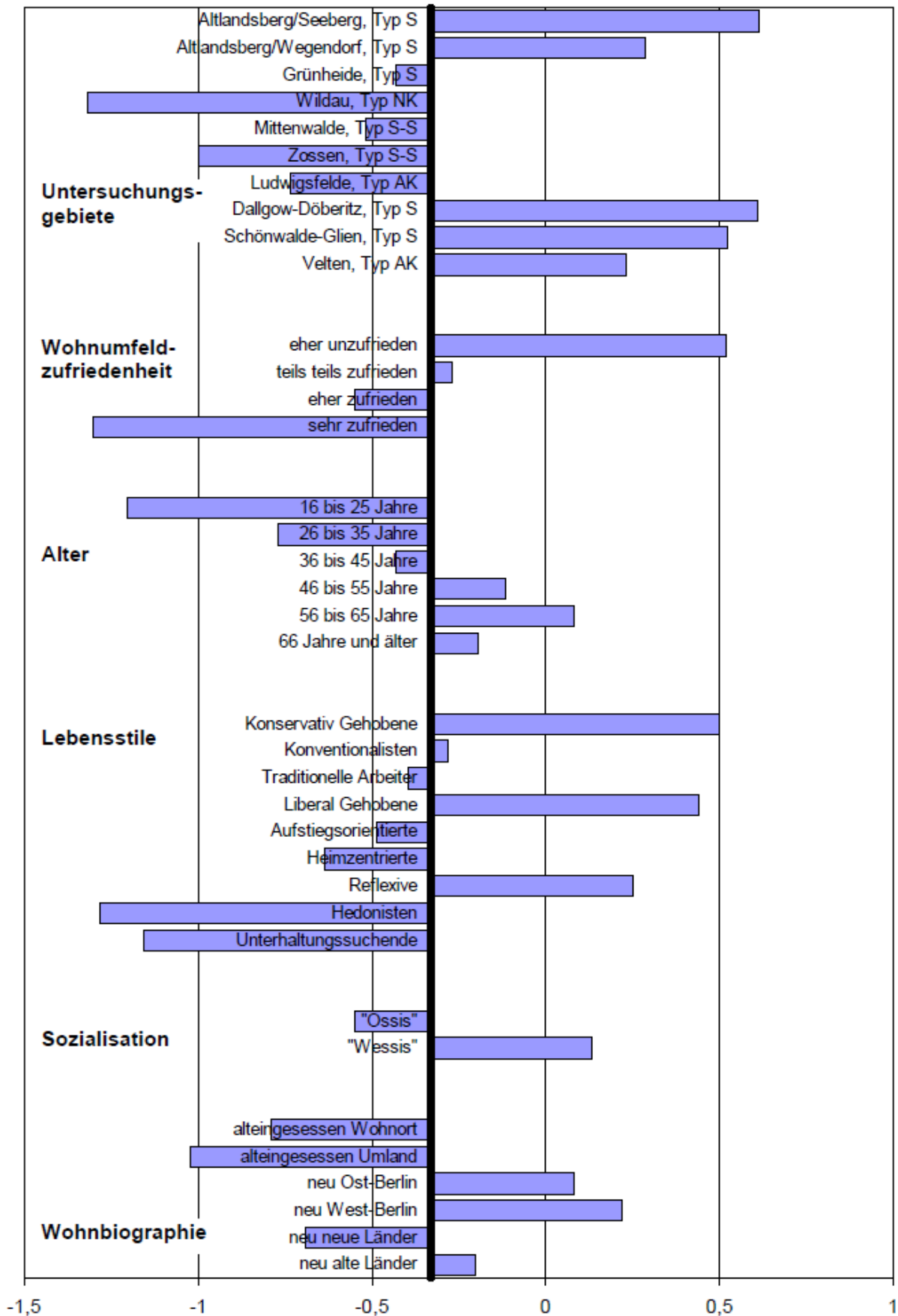


Abb. 10: Mittelwertunterschiede bzgl. der Variablen „Zielwahl Berlin“

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Darstellung

Als erklärungskräftig werden in den Abbildungen nur solche Variablen berücksichtigt, deren Mittelwertunterschiede nicht nur die notwendige statistische Signifikanz aufweisen, sondern auch eine große Spannweite des Wertebereichs abbilden, sodass ein erhebliches Erklärungspotential für die Zielwahl vermutet werden kann. Von allen 16 in das Analysemodell einbezogenen Variablen weisen für die Zielwahl im eigenen Wohnort 13 Variablen, für die Zielwahl in Berlin acht Variablen und für die Zielwahl im Umland nur vier Variablen statistisch signifikante Mittelwertunterschiede auf (zur Übersicht aller signifikanten Variablen siehe Anhang 15). Das bedeutet, dass auf Basis der verwendeten Variablen die Zielwahl im eigenen Wohnort relativ gut, die Zielwahl im Umland dagegen nur begrenzt erklärt werden kann.

Welche Variablen erklären die Zielwahl am besten bzw. welche überhaupt nicht? Zu den Variablen, die für keinen der drei Zielräume signifikante Mittelwertunterschiede aufweisen, gehören neben dem Geschlecht erstaunlicherweise die drei Variablen, die die haushaltsbezogenen Zeitressourcen operationalisieren. Somit orientieren sich Personen mit deutlich eingeschränkten Zeitressourcen – unabhängig davon, ob diese durch lange Erwerbs- oder Reproduktionsarbeitszeiten hervorgerufen werden – in ihrer Freizeit nicht stärker auf den nahräumlichen Wohnort als Personen mit größeren Zeitressourcen. Dasselbe Ergebnis zeigt sich, wenn die drei Variablen miteinander kombiniert und somit die gesamten Zeitressourcen berücksichtigt werden. Über potentielle Ursachen dafür kann hier nur vermutet werden: Möglicherweise überlagern die größeren finanziellen Ressourcen der Doppelverdienerhaushalte deren Zeitrestriktionen und verhindern ein überwiegend nahräumlich absolviertes Freizeitverhalten. Familien³¹⁹ wiederum zeigen sich bei der Bewertung von infrastrukturorientierten Freizeitangeboten i.d.R. besonders sensibel, da deren Qualitätsmerkmale den Bedürfnissen von Eltern und Kindern gleichermaßen entsprechen müssen. Inwieweit diesbezügliche Ausstattungs- bzw. Qualitätsdefizite im Wohnort sowie im Umland eine Nutzung durch Familien einschränken, kann nicht systematisch belegt werden, allerdings indizieren mehrere Interviewaussagen, dass es solche Defizite hier durchaus gibt.³²⁰ Ein noch zu untersuchender Diskussionspunkt besteht darin, dass bestehende Zeitrestriktionen möglicherweise durch Wegekopplungen besser aufgelöst werden können als durch eine nahräumliche Freizeitmobilität.

Zu den Variablen mit ausgeprägten Mittelwertunterschieden gehören insbesondere die beiden räumlichen Merkmalsgruppen, aber auch soziodemographische Faktoren, die materiell

³¹⁹ Familien können natürlich gleichzeitig Doppelverdienerhaushalte sein bzw. vice versa. Die Bezeichnungen berücksichtigen hier nur das Hauptkriterium, unabhängig davon, ob das jeweils andere Merkmal ebenso zutrifft.

³²⁰ Bemängelt werden im Umland bspw. fehlende Kinderfreizeitangebote außerhalb der lokalen Vereine, ungenügende Kinderbetreuungsmöglichkeiten in größeren Freizeiteinrichtungen, die eine temporär getrennte, aber am selben Ort gemeinsam durchgeführte Familienfreizeit ermöglichen würden, sowie der fehlende Abwechslungscharakter lokaler Veranstaltungen (Stadtfeiern, Kinderfeste).

ungleich verteilte Ressourcen abbilden, sowie die Lebensstilvariablen. Bezogen auf die Untersuchungsgebiete erfolgt die Freizeitorientierung auf den eigenen Wohnort deutlich überproportional durch die Bewohner in Wildau (Typ NK), während dies für die Ludwigsfelder Stichprobe (Typ AK) teilweise gilt. Diese Differenz könnte mit der für die Suburbaniten hohen Bedeutung einer wohnortnahen Nutzung von Kinos und Schwimmhallen erklärt werden (siehe FN 299, S. 75): Während in Wildau beide Einrichtungen vorhanden sind, existiert ein Kino in Ludwigsfelde nicht (siehe Anhang 10). Für sämtliche Untersuchungsgebiete, in deren Umgebung keine nennenswerten Freizeitangebote existieren, kann eine ausnahmslos unterdurchschnittliche nahräumliche Freizeitorientierung festgestellt werden. Mit Ausnahme von Velten (Typ AK) – wo es kein Kino bzw. eine Schwimmhalle nur in der eingeschränkten Form eines Strandbades gibt – korrespondiert also die freizeitangebotsspezifische Differenzierung in Neue Kerne, Alte Kerne und Streulagen insgesamt mit einer erwarteten Nutzung dieser Angebote (Abbildung 8). Deutliche Umland-Orientierungen können außerdem bei den Befragten in Mittenwalde (Typ S-S) und Zossen (Typ S-S) beobachtet werden. Beide Gebiete wurden als Sonderformen der Streulage klassifiziert. Während der Wohnort von den betreffenden Befragten aufgrund der geringen Freizeitinfrastrukturausstattung als Zielraum kaum genutzt wird, stellen benachbarte Gemeinden im südlichen Umland mit einer größeren Freizeitinfrastrukturausstattung durchaus frequentierte Freizeitziele dar. Die Entfernungen zu diesen Gemeinden determinieren deren Aufsuchen in der Weise, dass mit abnehmender Distanz die entsprechenden Orte stärker genutzt werden (Abbildung 9).³²¹ Befragte mit einer überdurchschnittlichen Orientierung auf Berlin wohnen dagegen insbesondere in den als Streulagen charakterisierten Untersuchungsgebieten, wobei auch für das jeweilige nahräumliche Umland lediglich ein i.d.R. begrenztes Freizeitangebot kennzeichnend ist (Abbildung 10).³²² Die Ausführungen bestätigen die von Kagermeier identifizierten Ergebnisse, wonach kurze Wegedistanzen aus einer hohen Funktionsausstattung im Wohnort resultieren, nun auch für die Ebene der Freizeitmobilität. Insofern können die unterschiedlichen räumlichen Freizeitorientierungen der Suburbaniten u.a. mit den in Kapitel 6.2 festgestellten räumlichen Ausstattungsunterschieden im Berliner Umland erklärt werden.

³²¹ Werden nur die im Umland durchgeführten Freizeitaktivitäten der Mittenwalder (Typ S-S) und Zossener (Typ S-S) Befragten betrachtet und dabei die jeweils drei am meisten genutzten Gemeinden berücksichtigt, zeigt sich ein deutlicher linearer Zusammenhang mit der Entfernung zum Wohnort: Demnach führen die Mittenwalder (Typ S-S) 47,4% ihrer Umlandaktivitäten in Wildau (liegt 6,7 km [= Straßenkilometer] bzw. 10 Minuten per Pkw von der Wohnung entfernt), 24,9% in Königs Wusterhausen (5,7 km bzw. 8 Minuten) und 5,4% in Ludwigsfelde (28,2 km bzw. 21 Minuten) durch (n = 93 Umlandaktivitäten). Die Zossener (Typ S-S) führen 55,4% ihrer Umlandaktivitäten in Ludwigsfelde (11,1 km bzw. 13 Minuten), 27,1% in Wildau (25,6 km bzw. 26 Minuten) und 11,4% in Potsdam (41,9 km bzw. 35 Minuten) durch (n = 70 Umlandaktivitäten).

³²² Allerdings stellt Velten (Typ AK) dabei wiederum eine Ausnahme dar.

Neben den objektiven Raummerkmalen beeinflussen auch deren subjektive Bewertungen – hier als Wohnumfeldzufriedenheit dargestellt – das Zielwahlverhalten. Grundsätzlich gilt der klare Zusammenhang, dass eine hohe Zufriedenheit mit einer überproportionalen Freizeitorientierung auf den Wohnort und einer unterproportionalen Nutzung der in Berlin gelegenen Freizeitziele korrespondiert. Dieser Befund soll später noch genauer analysiert werden, wobei dann u.a. die wesentlichen Raummerkmale, deren positive Bewertung eine Nahraumorientierung befördern, identifiziert werden sollen (siehe Kapitel 6.3.3).

Bei den soziodemographischen Variablen fällt insbesondere die differenzierende Wirkung des Einkommensniveaus auf, wonach mit steigendem Einkommen die Orientierung auf den Wohnort ab- und die Orientierung auf Berlin zunimmt. Deutlich erkennbar ist auch die überproportional nähräumliche Orientierung der arbeitslosen Befragten, wenngleich diese in der Stichprobe nur einen begrenzten Anteil einnehmen ($n = 23$). Und schließlich beeinflusst auch die Anzahl der im Haushalt verfügbaren Autos das räumliche Freizeitverhalten in der Weise, dass Haushalte ohne Auto ihre Freizeitziele vorrangig auf den eigenen Wohnort konzentrieren. Im Einklang mit Ergebnissen anderer Mobilitätsstudien korreliert in der Stichprobe die Nichtverfügbarkeit eines Autos v.a. mit einem niedrigen Einkommensniveau, den beiden oberen Altersklassen sowie einer geringen Personenzahl im Haushalt. Somit erweisen sich für die Zielwahl auch solche Variablen als erklärungskräftig, die auf materielle Ressourceneinschränkungen verweisen. Zumindest vor dem Hintergrund eines im Umland insgesamt relativ hohen Einkommensniveaus erstaunt der Befund,³²³ dass dessen Streuung erhebliche Auswirkungen auf die Zielwahl bzw. die damit verbundene Wegedauer zeigt.

Im Gegensatz zu den Ergebnissen anderer Studien bestätigt sich hier nicht, dass vorrangig ältere Personen und Frauen eine nähräumliche Freizeitorientierung aufweisen. Bei Älteren lässt sich sogar eine überdurchschnittliche Berlin-Orientierung und somit relativ lange Wegedauern feststellen. Insgesamt differenzieren soziodemographische Merkmale mit Ausnahme der benannten Variablen die Zielwahl in einem nur geringen Umfang.

Die Mittelwertunterschiede bei den Lebensstiltypen weisen eine beträchtliche Spannweite auf. Klar erkennbare Zusammenhänge ergeben sich dabei für die drei Gruppen, die über ein jeweils hohes Ausstattungsniveau verfügen.³²⁴ Diese konzentrieren sich in ihrer Zielwahl vorrangig auf Berlin und nur unterdurchschnittlich auf den eigenen Wohnort bzw. das Umland. Personen mit einem geringen Ausstattungsniveau orientieren sich demgegenüber stärker auf den Wohnort, aber auch auf das Umland. Bezogen auf das Modernitätsniveau zeigen sich hingegen keine systematischen Zusammenhänge.

³²³ Während für die Berliner Stichprobe das durchschnittliche Äquivalenzeinkommen bei nur knapp über 1.200 EUR liegt (vgl. GEBHARDT, D. 2008, S. 153), beträgt der entsprechende Durchschnittswert im Umland 1.585,50 EUR.

³²⁴ Dies betrifft die Konservativ Gehobenen, die Liberal Gehobenen und die Reflexiven.

Neben nachvollziehbaren Einflussmustern wie bei der Wohnbiographie – so orientieren sich die Alteingesessenen deutlich auf den Wohnort und die aus Berlin zugezogenen Neubewohner insbesondere auf ihren Herkunftsraum – deuten die Ergebnisse auch einen bemerkenswerten Zusammenhang zwischen der Sozialisation und der Zielwahl an, der aufgrund der lediglich moderaten Mittelwertunterschiede aber nicht näher untersucht werden soll.

Diese Ergebnisse basieren bislang auf Analysen, in denen die vier infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten zusammengefasst ausgewertet wurden. Gelten dieselben Befunde auch bei einer aktivitätenspezifischen Betrachtung? Die Varianzanalysen bei Kultur- & Unterhaltungs- sowie bei Sport- & Wellness-Aktivitäten³²⁵ zeigen eine relativ aktivitätenunabhängige Ergebnisstabilität. Für die Kultur- & Unterhaltungsaktivitäten ergeben sich keinerlei Abweichungen von den bisherigen Befunden. Bei den Sport- & Wellness-Aktivitäten können Mittelwertunterschiede für die Altersvariable und für die berufliche Qualifikation nun nicht mehr nachgewiesen werden. Die Lebensstiltypen differieren zwar weiterhin nach dem oben skizzierten Muster, diese Unterschiede sind jetzt aber nur noch teilweise signifikant. Bei allen anderen Variablen – und hierbei insbesondere bei den Untersuchungsgebieten – weisen die Ergebnisse für die Sport- & Wellness-Aktivitäten dagegen keine Unterschiede zu den beschriebenen Befunden auf.

Räumliche Faktoren beeinflussen somit unabhängig von der durchgeführten Aktivität die Zielwahl in einem signifikanten Ausmaß. Diese Ergebnisstabilität zeigt also, dass eine nahräumliche Freizeitorientierung insbesondere durch das freizeitinfrastrukturelle Ausstattungsniveau und weniger durch aktivitätsbezogene Besonderheiten beeinflusst wird.³²⁶

Die Varianzanalysen illustrieren lediglich die Mittelwertunterschiede von Variablenausprägungen bzw. messen deren statistische Signifikanz. Aussagen über die Stärke des Zusammenhangs zwischen abhängiger und unabhängiger Variable ermöglicht die Varianzanalyse jedoch nicht. Außerdem können bivariat identifizierte Zusammenhänge zwischen zwei Variablen auf Drittvariableneinflüssen beruhen und damit zu inhaltlich falschen Schlussfolgerungen führen.³²⁷ Aus diesen Gründen werden die bivariat untersuchten Variablen noch einmal in einem multivariaten Verfahren statistisch ausgewertet. Bevor dies

³²⁵ Für die Aktivitätenkategorien Gastronomie und Shopping hätten die Merkmalsdifferenzierungen bei der Varianzanalyse jeweils sehr geringe Stichprobenumfänge zur Folge gehabt, sodass aus diesen Gründen auf eine Analyse verzichtet wird.

³²⁶ Zu solchen aktivitätsspezifischen Besonderheiten gehört u.a. die Entfernungsempfindlichkeit. Da für diese Analyse Aktivitäten berücksichtigt wurden, die sich bzgl. der Entfernungsempfindlichkeit voneinander unterscheiden – so weisen Sport & Wellness-Aktivitäten im Vergleich zu Kultur- & Unterhaltungsaktivitäten i.d.R. eine etwas höhere Entfernungsempfindlichkeit auf – hätten sich unter der Annahme eines hohen Einflusspotentials der Entfernungsempfindlichkeit auf die Zielwahl diese Unterschiede auch in den Analyseergebnissen widerspiegeln müssen.

³²⁷ So könnte bspw. die überdurchschnittliche Orientierung der Wildauer Befragten (Typ NK) auf den eigenen Wohnort weniger mit der hohen Freizeitangebotsausstattung im Ort zusammenhängen, sondern eher mit dem geringen Einkommensniveau der Befragten.

mit Hilfe der Regressionsanalyse erfolgt, sollen im Kontext der im Berliner Umland identifizierten post-suburbanen Strukturen deren Auswirkungen auf die Freizeitmobilität untersucht werden.

Die Varianzanalysen haben eine deutliche Freizeitorientierung der im östlichen und im westlichen Umland und somit von fast ausschließlich in Streulagen lebenden Befragten auf Berlin gezeigt. Demgegenüber bevorzugen die gebietstypologisch davon abweichenden Befragten im südlichen Umland erheblich stärker den eigenen Wohnort bzw. das Umland. Abbildung 11 veranschaulicht diese Ergebnisse graphisch, wobei die Untersuchungsgebiete nach ihrer räumlichen Lage zusammengefasst betrachtet werden.

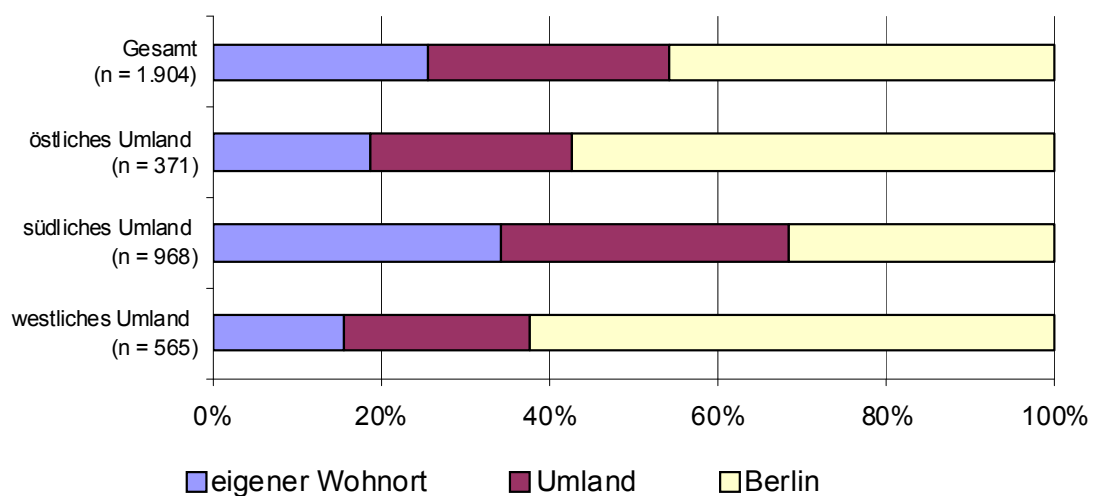


Abb. 11: Zielräume infrastrukturorientierter Freizeitaktivitäten nach räumlicher Lage der Untersuchungsgebiete

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Darstellung

Nun stellt sich die Frage, inwieweit die als (teilweise) post-suburban klassifizierten Freizeiteinrichtungen des Berliner Umlands auch mit post-suburbanen, d.h. tangentialen Mobilitätsmustern der Suburbaniten korrespondieren. Zur Beantwortung dieser Frage werden die in der Stichprobe am häufigsten genannten Freizeiteinrichtungen nach den Wohngebieten ihrer Nutzer differenziert. Allerdings können dabei nur vier Einrichtungen berücksichtigt werden, da auf alle weiteren Einrichtungen nur sehr wenige Nennungen entfallen (Tabelle 7).³²⁸

³²⁸ Dies liegt hauptsächlich daran, dass die Befragten i.d.R. zwar die Gemeinde, in der ihr Freizeitziel liegt, angegeben haben, häufig aber nicht die konkrete Freizeiteinrichtung.

Tab. 7: Freizeiteinrichtungen nach Untersuchungsgebieten der Nutzer

A10-Center Wildau (n = 115 = 100%)		Wildorado Wildau (n = 26 = 100%)		Kristalltherme Ludwigsfelde (n = 24 = 100%)		TURM-Erlebniscity Oranienburg (n = 15 = 100%)	
Wildau, Typ NK	58,2%	Wildau, Typ NK	100%	Ludwigsfelde, Typ AK	45,8%	Velten, Typ AK	86,7%
Mittenwalde, Typ S-S	15,7%			Zossen, Typ S-S	37,5%	Schönwalde-Glien, Typ S	13,3%
Ludwigsfelde, Typ AK	13,9%			Mittenwalde, Typ S-S	12,5%		
Zossen, Typ S-S	6,1%			Wildau, Typ NK	4,2%		
Grünheide, Typ S	5,2%						
Altlandsberg/ Seeberg, Typ S	0,9%						

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007

Die Ergebnisse zeigen v.a. für das A10-Center in Wildau, aber auch für die Kristalltherme in Ludwigsfelde, dass die jeweiligen Einzugsgebiete deutlich über die lokalen Gemeindegrenzen hinaus reichen. Die überregionale Bedeutung des A10-Centers lässt sich v.a. an der räumlichen Verteilung der Untersuchungsgebiete der Nutzer sowie an der im Vergleich zu den anderen Einrichtungen erheblich größeren Zahl der absoluten Nennungen ablesen. Darüber hinaus zeigen die relativen Anteile das bereits bekannte Muster, dass die Nutzung einer Freizeiteinrichtung mit zunehmender Entfernung abnimmt.

Die Frage, ob die Freizeitwege der Nutzer des A10-Centers insgesamt mit kurzen Wegedauern verbunden sind, muss auf verschiedenen Ebenen erörtert werden. Für die aktuelle Freizeitmobilität der Suburbaniten kann diese Frage bejaht werden. Da das A10-Center fast ausschließlich von Bewohnern des südlichen Umlands genutzt wird, stellen sich für die Nutzer Wegedauerersparnisse v.a. dann ein, wenn als Alternativen nur Angebote in Berlin genutzt werden könnten. Von dieser Konstellation kann aufgrund der Kartierung sowie der Ergebnisse der Varianzanalysen eindeutig ausgegangen werden. Die Wegedauerersparnisse resultieren nicht zuletzt aus der unmittelbaren Lage des Centers am südlichen Autobahnring, aus der sich Erreichbarkeitsvorteile auch für Bewohner außerhalb Wildaus ergeben. Im Gegensatz dazu haben sich die Freizeitwege der Befragten nach ihrem Umzug ins Umland insgesamt tendenziell etwas verlängert. Dies zeigen die Antworten der Bewohner auf die entsprechende Frage, wenngleich damit nicht die Effekte einzelner Freizeiteinrichtungen heraus destilliert werden können. Bei den Antworten fällt interessanterweise auf, dass diese Verlängerung der Freizeitwege für die Befragten in Wildau (Typ NK) am wenigsten gilt. Während die Bewohner der drei anderen Untersuchungsgebiete

im südlichen Umland etwa den Durchschnittswerten entsprechen, zeigt sich eine deutliche Verlängerung der Freizeitwege für die Befragten in Schönwalde-Glien (Typ S) und insbesondere in Altlandsberg/Wegendorf (Typ S).³²⁹ Insofern belegen auch diese Antworten, dass Suburbaniten Wegedauerersparnisse realisieren können, wenn sie im Umland gelegene Freizeiteinrichtungen nutzen können.

Die Ergebnisse zeigen insgesamt einen deutlichen raumstrukturellen Einfluss auf die Freizeitmobilität. Insbesondere im südlichen Umland werden Freizeitwege vorrangig nahräumlich absolviert, wobei hier als Zielräume sowohl der eigene Wohnort als auch das Umland genutzt werden. Als eine Ursache für diese Nahräumlichkeit kann dabei das im südlichen Umland höhere freizeitinfrastrukturelle Ausstattungsniveau identifiziert werden. Inwieweit neben diesen räumlichen Effekten aber auch soziodemographische bzw. lebensstilbezogene Merkmale die Zielwahl bzw. die damit verbundene Wegedauer beeinflussen, soll nun anhand regressionsanalytischer Betrachtungen eruiert werden.

In die lineare Regressionsanalyse werden alle unabhängigen Variablen einbezogen, die bereits bei den Varianzanalysen statistisch signifikante Mittelwertunterschiede ausgewiesen haben. Die drei Zielwahl-Variablen stellen wiederum die abhängigen Variablen dar. Die Berechnungen erfolgen blockweise, d.h. es wird die gesamte Einflussstärke aller zu einem Block gehörenden Variablen auf die abhängige Variable berechnet. Als Variablenblöcke fungieren die räumlichen („Raumansatz“), die soziodemographischen („soziodemographischer Ansatz“) und die lebensstilbezogenen Variablen („Lebensstilansatz“), wobei zusätzlich alle möglichen Kombinationen zwischen diesen drei Ansätzen errechnet werden. Die Analyse erfolgt nach der schrittweisen Methode, bei der die unabhängigen Variablen nacheinander in die Regressionsgleichung aufgenommen werden.³³⁰ Dabei werden nur die Variablen mit der höchsten Erklärungskraft berücksichtigt sowie diejenigen Variablen ausgeschlossen, die keinen zusätzlichen Erklärungsgehalt aufweisen. Da für die Regressionsanalyse die unabhängigen Variablen metrisch bzw. dichotom skaliert sein müssen, werden die Variablen umstrukturiert.³³¹

Tabelle 8 zeigt die Modellgüten und die Regressionskoeffizienten für die drei grundlegenden Ansätze, die für die drei Zielwahl-Variablen errechnet werden.

³²⁹ Aus den Angaben zu den fünf vorgegebenen Antwortkategorien wurden gebietsspezifische Mittelwerte gebildet. Der Mittelwert der Gesamtstichprobe beträgt 2,47 („1“ bedeutet: Freizeitwege sind viel größer geworden; „5“ bedeutet: Freizeitwege sind viel kleiner geworden). Die Mittelwerte der Untersuchungsgebiete betragen: Altlandsberg/Seeberg, Typ S: 2,34 (n = 69); Altlandsberg/Wegendorf, Typ S: 1,89 (n = 64); Grünheide, Typ S: 2,57 (n = 77); Wildau, Typ NK: 2,98 (n = 232); Mittenwalde, Typ S-S: 2,43 (n = 113); Zossen, Typ S-S: 2,34 (n = 60); Ludwigsfelde, Typ AK: 2,32 (n = 118); Dallgow-Döberitz, Typ S: 2,35 (n = 132); Schönwalde-Glien, Typ S: 2,09 (n = 53); Velten, Typ AK: 2,37 (n = 128).

³³⁰ Die schrittweise Methode empfiehlt sich, wenn die unabhängigen Variablen untereinander korrelieren. Da solche Korrelationen für die verwendeten Variablen wahrscheinlich sind, wird diese Methode verwendet.

³³¹ So wird nun bspw. nicht mehr die Einkommenskategorie „unter 1.100 EUR“ verwendet, sondern dieser Kategorie die Werte „0“ und „1“ zugewiesen, d.h. „0“ bedeutet „unter 1.100 EUR“ trifft nicht zu und „1“ bedeutet „unter 1.100 EUR“ trifft zu.

Tab. 8: Modellgüten (Varianzaufklärung) und Regressionskoeffizienten zur Zielwahl

Zielwahl eigener Wohnort	Raumansatz	Soziodemographischer Ansatz	Lebensstilansatz
Wohnumfeldzufriedenheit	-0,137**		
Freizeitinfrastrukturausstattung gering	-0,389**		
Freizeitinfrastrukturausstattung sehr gering	-0,380**		
Freizeitinfrastrukturausstattung mittel	-0,298**		
Einkommen 2.600 bis unter 4.000 EUR		-0,191**	
Einkommen 4.000 EUR und mehr		-0,189**	
Qualifikation einfache Tätigkeiten		0,105*	
Ausstattungsniveau hoch			-0,154**
Ausstattungsniveau gering			0,085*
Modernitätsniveau gering			0,079*
Varianzaufklärung (korrigiertes R ²)	0,175	0,053	0,046
Zielwahl Umland	Raumansatz	soziodemographischer Ansatz	Lebensstilansatz
Freizeitinfrastrukturausstattung gering	0,293**		
Freizeitinfrastrukturausstattung mittel	0,103**		
Einkommen 4.000 EUR und mehr		-0,123**	
Altersklasse 16 bis 25 Jahre		0,101*	
Ausstattungsniveau hoch			-0,157**
Varianzaufklärung (korrigiertes R ²)	0,079	0,022	0,024
Zielwahl Berlin	Raumansatz	soziodemographischer Ansatz	Lebensstilansatz
Freizeitinfrastrukturausstattung sehr gering	0,360**		
Wohnumfeldzufriedenheit	0,192**		
Freizeitinfrastrukturausstattung mittel	0,167**		
Einkommen 4.000 EUR und mehr		0,246**	
Einkommen 2.600 bis unter 4.000 EUR		0,126*	
Altersklasse 56 bis 65 Jahre		0,112*	
Ausstattungsniveau hoch			0,212**
Modernitätsniveau hoch			-0,106**
Varianzaufklärung (korrigiertes R ²)	0,160	0,060	0,052

Signifikanzniveaus der Koeffizienten: * 5%-Niveau, ** 1%-Niveau

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007

Die für den Raumansatz und für den Lebensstilansatz verwendeten Variablen werden aus den benannten methodischen Erfordernissen ebenfalls umstrukturiert, wobei die Transformation der Untersuchungsgebiets-Variablen auf Grundlage der Gebietstypisierung und die Umwandlung der Lebensstilvariablen auf Basis der beiden Lebensführungsdimensionen erfolgt.³³²

Die wichtigste Maßzahl in Tabelle 8 ist die Varianzaufklärung. Sie gibt den Anteil an, mit der der verwendete Ansatz die Varianz der abhängigen Variablen erklärt.³³³ Für alle drei Zielwahl-Variablen zeigt sich, dass der Raumansatz den höchsten Erklärungsanspruch aufweist. Soziodemographische und Lebensstilvariablen – beide mit annähernd derselben Modellgüte – können die Zielwahl demgegenüber deutlich schlechter erklären. Die Wertedifferenzen zwischen den drei Zielwahl-Variablen bestätigen zudem den Befund, dass mit den verwendeten Variablen die Zielwahl im eigenen Wohnort relativ gut, die Zielwahl im Umland dagegen nur sehr begrenzt erklärt werden kann.

Die Regressionskoeffizienten der einzelnen Variablen stellen deren Zusammenhangsstärke mit der abhängigen Variablen dar.³³⁴ Die Koeffizienten geben an, um wie viele Einheiten der Wert der Zielwahl-Variable zu- oder abnimmt, wenn der Wert der unabhängigen Variablen um eine Einheit zunimmt.³³⁵ Auch bei den Regressionskoeffizienten zeigt sich die hohe Erklärungskraft der Zielwahl durch räumliche Variablen. Die Werte bestätigen durchgängig die durch die Varianzanalyse erzielten Ergebnisse. Die Auswirkungen der Freizeitinfrastrukturausstattung auf das Zielwahlverhalten erweisen sich somit auch nach dieser multivariaten Analyse als stabil.³³⁶ Darüber hinaus beeinflussen auch das Einkommen

³³² Die Untersuchungsgebietsvariable wird entsprechend dem Gebietstyp in folgende vier dichotome Variablen transformiert: „Freizeitinfrastrukturausstattung hoch“; „Freizeitinfrastrukturausstattung mittel“; „Freizeitinfrastrukturausstattung gering“ und „Freizeitinfrastrukturausstattung sehr gering“.

Die Lebensstilvariable wird in sechs dichotome Variablen, die sich an den beiden Lebensführungsdimensionen orientieren, transformiert: „Ausstattungs niveau hoch“; „Ausstattungs niveau mittel“; „Ausstattungs niveau gering“; „Modernitätsniveau hoch“; „Modernitätsniveau mittel“ und „Modernitätsniveau gering“.

Zur genauen methodischen Konstruktion aller dieser Variablen siehe Anhang 14.

³³³ Eine Varianzaufklärung von 0,175 bedeutet einen Erklärungsanteil von 17,5%.

³³⁴ Es werden die standardisierten Regressionskoeffizienten verwendet, um die Vergleichbarkeit der einzelnen Werte untereinander sicherzustellen.

³³⁵ Da bei den dichotomen Variablen Referenzgruppen gebildet werden mussten, müssen die Koeffizienten immer in Beziehung zur Referenzgruppe gelesen werden. Als Referenzgruppen fungieren: Freizeitinfrastrukturausstattung: „Freizeitinfrastrukturausstattung hoch“; Einkommen: 1.100 bis unter 2.600 EUR; Qualifikation: mittlerer Dienst; Lebensstile: „Ausstattungs niveau mittel“ / „Modernitätsniveau mittel“; Alter: 36 bis 45 Jahre. So beschreibt bspw. der Koeffizient für diejenigen, auf die „Freizeitinfrastrukturausstattung gering“ (also den Bewohnern in Streulagen) zutrifft, dass sich deren Zielwahl auf den eigenen Wohnort um „-0,389“ Einheiten von der Referenzgruppe („Freizeitinfrastrukturausstattung hoch“) – also den Befragten in Wildau (Typ NK) – unterscheidet. Inhaltlich heißt dies, dass sich die Bewohner in den Streulagen im Vergleich zu den Wildauer Befragten (Typ NK) deutlich weniger auf den eigenen Wohnort orientieren.

³³⁶ Das belegen auch die Ergebnisse hier nicht dargestellter Regressionsanalysen. So zeigen bspw. die nach der Methode „Einschluss“ durchgeführten Analysen, die im Gegensatz zur schrittweisen Methode die Regressionskoeffizienten aller Variablen ausweisen, dass die überdurchschnittliche Orientierung der Wildauer Befragten (Typ NK) auf den eigenen Wohnort nicht auf das geringe Einkommensniveau der Befragten, sondern auf die hohe Freizeitangebotsausstattung im Ort zurückgeführt werden muss.

sowie die Ausstattungsdimension der Lebensstile alle drei Zielwahl-Variablen in der bereits oben beschriebenen Richtung, wenngleich deren Erklärungskraft im Vergleich zu den räumlichen Variablen geringer ausfällt. Bei der zweiten Lebensstildimension – dem Modernitätsniveau – zeigen die Befragten, die dieselben Niveauausprägungen aufweisen, auch nach den regressionsanalytischen Ergebnissen kein eindeutiges Zielwahlverhalten.

Zur Veranschaulichung der Erklärbarkeit der Zielwahl sollen neben der Modellgüte der drei grundlegenden Ansätze zusätzlich die entsprechenden Werte für alle möglichen Ansatz-Kombinationen dargestellt werden. Da die Relationen der Modellgüten zwischen den drei Zielwahl-Variablen nur unerheblich voneinander abweichen, werden hier nur die Werte für die Zielwahl im eigenen Wohnort dargestellt (Abbildung 12); die Darstellungen für die beiden anderen Zielwahl-Variablen finden sich im Anhang (siehe Anhänge 16 und 17).

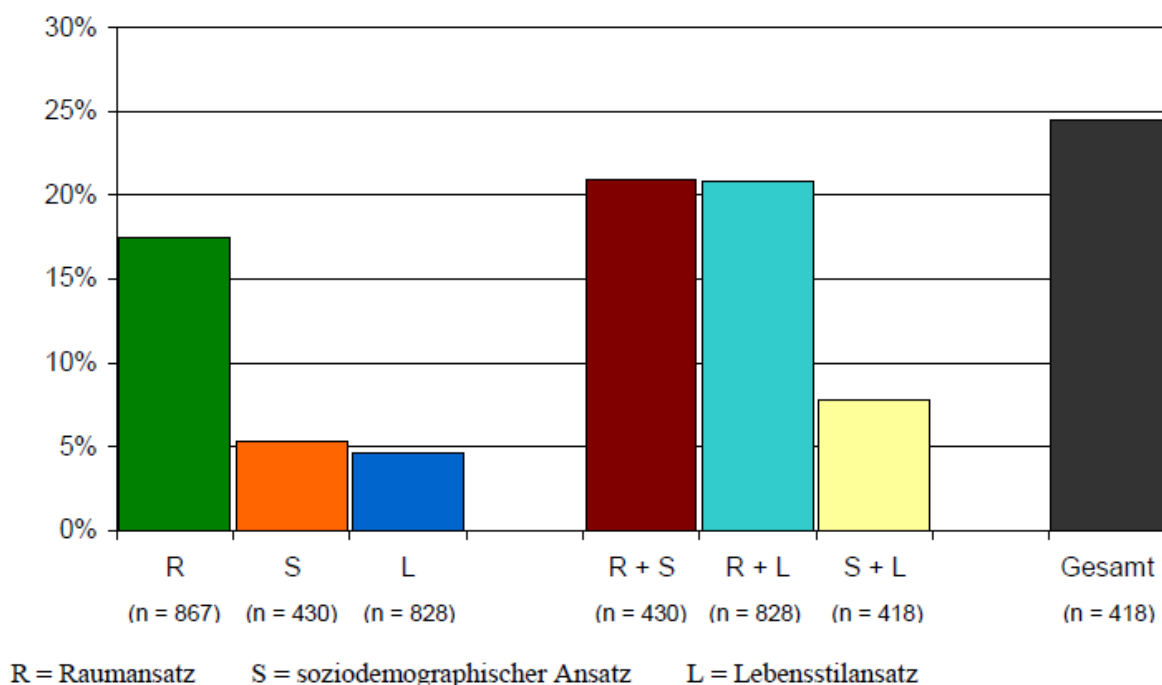


Abb. 12: Zielwahl eigener Wohnort: Modellgüten der Erklärungsansätze

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Darstellung

Die Abbildung zeigt, dass von dem Erklärungsanteil von knapp 25%, der für die Gesamtzahl der berücksichtigten Variablen gilt, die räumlichen Variablen mit 17,5% das deutlich größte Erklärungspotential aufweisen. Auch bei den Ansatz-Kombinationen erweisen sich die beiden Modelle, die die räumlichen Variablen einbeziehen, einerseits aufgrund der einzelnen Prozentwerte und andererseits aber auch aufgrund der geringsten Drittvariableneinflüsse als

besonders erklärungskräftig.³³⁷ Welche konkreten Verhaltensweisen der Suburbaniten führen zu diesen Ergebnissen bzw. welche Motive determinieren die Zielwahl der Befragten? Diese Fragen sollen im Kontext der in Hypothese H1 formulierten Vermutungen im nachfolgenden Teilkapitel diskutiert werden.

6.3.3 Ursachen für nähräumliche Freizeitmobilität

Die bisherigen Ergebnisse weisen v.a. für die Personen eine nähräumlich orientierte Freizeitmobilität aus, die in ihrer Wohnnähe auf ein großes Freizeitinfrastrukturangebot zurück greifen können, die mit ihrem Wohnumfeld zufrieden sind bzw. die zumindest teilweise über begrenzte materielle Ressourcen verfügen. Ungleich verteilte zeitliche Ressourcen differenzieren die Zielwahl hingegen nicht.

Im Zusammenhang mit dem Freizeitinfrastrukturangebot zeigt sich in fast allen Interviews, dass nähräumlich erreichbare Freizeitangebote gewünscht, und wenn diese vorhanden sind auch genutzt werden.

Die Freizeitziele liegen eigentlich alle im Umkreis hier, im Radius von 10km. Also ich suche mir eigentlich alles, was hier so nah dran ist. Weil ich immer wieder feststelle, wenn ich mir weiter weg Ziele suche, dass es mich nervt. Das stresst mich. Also z.B. am Wochenende – mein Mann war weg –, da habe ich mich zusammen mit einer Freundin im Kino verabredet, Johannistaler Chaussee [*Anmerkung: Ort befindet sich in Berlin*], was ja durch die neue Autobahnanbindung nicht weit ist, da ist man ja ratz fatz da, aber ich bin Samstag früh aufgestanden und war schon Samstag früh genervt und habe überlegt, wie kann ich das wieder absagen. Weil ich keine Lust hatte. Schon die Parkplatzsuche in Berlin, ja und das ist hier draußen alles ein bisschen ruhiger und entspannter.

(Frau I aus Mittenwalde, Typ S-S; 37 Jahre; verheiratet, zwei Kinder)

Suburbaniten, die im dagegen freizeitinfrastrukturell deutlich schlechter ausgestatteten östlichen oder westlicher Berliner Umland wohnen, äußern über die mit den Berlin-Wegen verbundenen langen Wegedauern deutlichen Unmut.

Dieses ins Auto setzen, erst mal eine halbe Stunde fahren. Daraus wird aus jeder Aktivität, die man macht, ein Riesending. Eigentlich ist der Donnerstagnachmittag und der Freitagnachmittag dicht, obwohl wir nur *eine* Stunde zum Tanzen und nur *eine* Stunde zum Karate gehen. Aber wir haben diese elenden Wege. Woraus dann zwei, drei, dreieinhalb Stunden werden im Zweifelsfall.³³⁸

(Frau O aus Dallgow-Döberitz, Typ S; 50 Jahre; verheiratet, ein Kind)

³³⁷ Während die Modellgütewerte des Raum-Soziodemographie-Ansatzes (20,9%) sowie des Raum-Lebensstil-Ansatzes (20,8%) fast die additiven Werte der entsprechenden Einzelansätze erreichen (22,8% sowie 22,1%), liegt der Wert des Soziodemographie-Lebensstil-Ansatzes (7,8%) bereits deutlicher unter dem additiven Wert von 9,9%.

³³⁸ Betonungen von Satzteilen im Originalinterview werden hier in den Interviewziten kursiv markiert.

Die Antworten auf die Frage, welche Freizeiteinrichtungen denn im Wohnort genutzt werden, verdeutlichen die ausgeprägte Alternativlosigkeit zur Nutzung von Kernstadtangeboten, denen Bewohner in Streulagen häufig ausgesetzt sind.

Eigentlich nutzen wir wirklich nur das Kindertagsfest. Z.B. waren wir das letzte Mal da auf dem Gutshof, waren wir da mit den Kindern. Aber ansonsten nutzen wir da nichts. Außer halt beim Durchfahren zum Eisessen, da gibt es einen leckeren Eisladen. [...] Also ich habe ja jetzt nur die Alternative Berlin. Wenn ich das möchte, muss ich halt nach Berlin fahren. Das ist dann ein weiterer Fahrweg. Wenn ich bis Altlandsberg nur muss, würde ich das öfters tun. Ganz einfach wegen dem Zeitfaktor.

(Frau C aus Altlandsberg/Wegendorf, Typ S; 41 Jahre; verheiratet, zwei Kinder)

Unter diesen Rahmenbedingungen beschränken sich die Entscheidungsprozesse im Freizeithandeln ganz überwiegend auf die durchzuführende Aktivität. Wenn hierzu eine Entscheidung getroffen wurde, erfolgt die weitere Umsetzung i.d.R. routiniert, d.h. ohne einen expliziten Abwägungsprozess von Alternativen. Dies betrifft zum einen die Verkehrsmittelwahl, zum anderen aber auch die Zielwahl, sodass die einmal getroffene Auswahl – bei der Verkehrsmittelwahl i.d.R. der Pkw, bei der Zielwahl immer derselbe Freizeitort – persistent aufrecht erhalten wird. Dieses grundsätzliche Muster kommt zumindest bei den interviewten Bewohnern der Streulagen deutlich zum Ausdruck.

In einigen wenigen Interviews zeigt sich aber auch, dass die Bewohner versuchen, sich mit den Ausstattungsdefiziten teilweise zu arrangieren, indem sie ihre Freizeitbedürfnisse an das lokale Angebotsniveau anpassen.

Hier hinten in Seeberg nutzen wir was. Meine Nachbarin ist hier Besitzerin, die hat da so einen Tanzverein eröffnet vor ein paar Jahren, da gehen wir regelmäßig tanzen. Da nutzen wir auch die ganzen Veranstaltungen. Also, wenn etwas da ist, nutzen wir das. Und ansonsten habe ich da keine großen Ansprüche.

(Frau G aus Altlandsberg/Seeberg, Typ S; 48 Jahre; geschieden, zwei Kinder)

Ihre Präferenz nach nahräumlichen Freizeitangeboten zeigen die Bewohner v.a. auch bei der expliziten Frage, ob sich im Umland neu entstandene Freizeiteinrichtungen auf ihre Freizeitwege ausgewirkt haben. Ausschließlich bei dieser Konstellation zeigen die Bewohner eine Abweichung von der oben identifizierten persistenten Zielwahl: Sofern sich für die Befragten durch einen Wechsel der Einrichtung Wegedauerersparnisse ergeben, bevorzugen sie nun die nahräumlich entstandene Freizeiteinrichtung gegenüber ihrer bislang genutzten Einrichtung.³³⁹

Also es ist z.B. ganz doll der Fall gewesen, als das Kino hier eröffnet wurde, da im A10-Center. Und dann ist man nicht mehr nach Berlin gefahren. Das war ein Schnitt, okay, man fährt nicht mehr nach Berlin, man hat hier das Kino. Und dasselbe auch mit der

³³⁹ Dies gilt zumindest bei kulturellen & unterhaltungsbezogenen sowie bei sport- & wellnessorientierten Freizeitangeboten. Die einzige Ausnahme hiervon stellt die 2006 eröffnete Kristalltherme in Ludwigsfelde dar, die die Wechselbereitschaft zumindest nicht bei allen Befragten ausschöpfen kann.

Bowlingbahn. Man ist vorher nach Berlin gefahren zum bowlen. Und das hat man dann auch nicht mehr gemacht, man hat es dann hier draußen gemacht.

(Frau I aus Mittenwalde, Typ S-S; 37 Jahre; verheiratet, zwei Kinder)

Zusammenfassend wird somit deutlich, dass die Suburbaniten möglichst nahräumlich erreichbare Freizeitziele anstreben. Sind entsprechende Freizeitangebote nicht vorhanden, verbleibt neben einer Reduzierung des Anspruchsniveaus nur die suboptimale Entscheidung für weiter entfernt liegende Freizeitziele.

Bezogen auf die Wohnumfeldzufriedenheit belegen die Interviews, dass sich die Zufriedenheit der Bewohner mit ihrem Umzug ins Umland i.d.R. deutlich erhöht hat, besonders wenn sich ihr vorheriger Wohnstandort in Berlin befand.³⁴⁰ Nach quantitativen Auswertungen lässt sich der dargestellte Zusammenhang zwischen einer hohen Wohnumfeldzufriedenheit und einer nahräumlichen Freizeitorientierung v.a. bei einer positiven Bewertung des lokalen Freizeitangebots nachweisen.³⁴¹ Die subjektive Zufriedenheit korrespondiert bei gebietsspezifischen Analysen mit dem objektiven Ausstattungsniveau: So zeigen die Befragten in Wildau (Typ NK) die mit Abstand höchste Zufriedenheit, gefolgt von den Befragten in den Alten Kernen und denjenigen in den Streulagen.³⁴² Für eine positive Bewertung des nahräumlichen Freizeitangebots sind hauptsächlich das Vorhandensein eines Kinos bzw. einer Schwimmhalle ausschlaggebend, während konkrete Qualitätsmerkmale eine untergeordnete Rolle zu spielen scheinen.³⁴³ Interessanterweise korrelieren aber nicht nur die freizeitspezifischen Zufriedenheitsmerkmale mit der Wegedauer: Mit Ausnahme der Zufriedenheit mit öffentlichen Spielplätzen bestehen für alle anderen Zufriedenheitsmerkmale ebenfalls statistisch signifikante Zusammenhänge in der Art, dass mit zunehmender Zufriedenheit die Wegedauer abnimmt. Neben der Freizeitangebotsbewertung gilt dies vorrangig für die Einschätzungen der nachbarschaftlichen Bewohner, die Bewertung des baulichen Erscheinungsbildes sowie die Zufriedenheit mit den nahräumlichen Einkaufsmöglichkeiten.

Diese Zusammenhänge können auch durch die Interviews illustriert werden. So wirkt eine positive Einstellung gegenüber den Menschen im Wohnort durchaus förderlich für die nahräumliche Freizeitorientierung.

³⁴⁰ Hierzu trugen neben Lärmbelästigungen (Verkehrs- und Baulärm) insbesondere Unsicherheitsempfindungen und Angst vor Kriminalität bei, die die Befragten als ihren Erfahrungsalltag in ihrer ehemaligen Wohnumgebung in Berlin darstellten.

³⁴¹ Bezogen auf die Wegedauer bei infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten zeigen Varianzanalysen für dieses Merkmal die größten Mittelwertunterschiede zwischen den mit diesem Wohnumfeldmerkmal sehr Zufriedenen und den damit sehr Unzufriedenen (Mittelwertunterschied beträgt 11,7 Minuten; signifikant auf 1%-Niveau).

³⁴² Der Mittelwert der Zufriedenheit mit dem lokalen Freizeitangebot beträgt für Wildau (Typ NK) 1,99 (Skala von 1 = sehr zufrieden bis 5 = sehr unzufrieden). Am schlechtesten bewerteten die Altlandsberg/Wegendorfer (Typ S) das lokale Freizeitangebot (Mittelwert = 4,02).

³⁴³ Die Bewohner zeigen zudem eine ausgesprochen realistische Einschätzung über das im Umland erwartbare Freizeitangebot. Dies betrifft insbesondere die Ansiedlungsmöglichkeiten von kulturellen Freizeiteinrichtungen.

Ich bin ja Künstlerin, und wenn hier im Umkreis Ausstellungen sind, da gehe ich hin und gucke mir die an. Was ich in Berlin nicht mache. Was mich abschreckt, was mich schon von den Leuten abschreckt, denn wenn ich auf eine Vernissage in Berlin gehe, dann sind da alles Leute, mit denen möchte ich mich gar nicht unterhalten. Und hier im Umland, da denkt nicht jeder Künstler, er müsse irgendwie komisch aussehen oder sich komisch benehmen, nur weil er Künstler ist. Das sind hier eben normale Leute. Ja, also man nimmt in den ganzen Dörfern hier im Umland vieles mit.

(Frau I aus Mittenwalde, Typ S-S; 37 Jahre; verheiratet, zwei Kinder)

Umgekehrt blockieren fehlende soziale Bezüge die nähräumliche Freizeitorientierung.

Vor allen Dingen ist die soziale Integration hier schwächer, als sie dort war [*Anmerkung: Frau O wohnte früher im ländlichen Raum in den alten Ländern*]. Auf dem Dorf ist soziale Integration etwas anderes als hier, zumal in so einem Neubaugebiet, das in sich menschlich gar nicht gewachsen ist. Wo lauter Familien leben und eine hohe Fluktuation ist. [...] Hier ist nicht so ein stabiler menschlicher sozialer Rahmen, dass man sagen könnte, man grillt jetzt hier mal mit dem und dann besucht man am Wochenende mal diesen oder so. Das ist auf dem Land deutlich anders. Wir sind damals weniger raus gefahren irgendwo hin zu externen Zielen. Da war im Dorf was oder man hat sich immer wieder mal hier getroffen und da mal zum Geburtstag und so.

(Frau O aus Dallgow-Döberitz, Typ S; 50 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Fehlende soziale Identifikation kann somit die Freizeitmobilität erhöhen. Hiervon sind zumindest temporär diejenigen Suburbaniten betroffen, die sich als erste Bewohner in einem neuen Wohngebiet niederlassen.

Also in der Anfangszeit, also die ersten zwei Jahre, habe ich hier draußen gar nichts in Anspruch genommen und bin ausschließlich nach Berlin gefahren. [...] Es war ja einsam hier. Ich habe ja im Grunde genommen hier gelebt mit ringsherum Bauarbeitern. Man konnte ja mit niemand anderem Gespräche führen. Es zogen ja erst nach und nach Familien hierher. Und dieses nach und nach Besiedeln dieser Gegend hat das dann wahrscheinlich geändert. Und dann hat man sich eben halt so geöffnet ein bisschen.

(Frau I aus Mittenwalde, Typ S-S; 37 Jahre; verheiratet, zwei Kinder)

Die Nichtnutzung nähräumlicher Freizeitangebote verfestigt sich jedoch, wenn grundsätzliche Vorbehalte gegenüber der lokalen Bevölkerung vorhanden sind.

Berlin spielt eine große Rolle in meiner Freizeit. Da kann man doch erheblich mehr machen als hier draußen. Hier ist es doch alles ein bisschen sehr provinziell, das entspricht nicht so unseren Erwartungen. [...] Die Leute sind hier so dermaßen amerikanisiert, man wohnt auf dem Land und ist trotzdem nicht auf dem Land. So ein Landproletariat, die sollten doch ein bisschen sehen und sich mit ihrer Natur identifizieren. Das fehlt mir eigentlich hier.

(Herr M aus Altlandsberg/Seeberg, Typ S; 59 Jahre; verheiratet)

Neben diesen personenbezogenen Merkmalen wird die Zielwahl in der Freizeit auch von der Wahrnehmung des baulichen Erscheinungsbildes eines Ortes beeinflusst. Je positiver diese

ausfällt, umso größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass dort gelegene Freizeitziele genutzt werden.

Die haben hier ja so viel saniert und neu gemacht. Dadurch, dass der Ort auch attraktiver ist, kann man auch mehr machen.

(Frau G aus Altlandsberg/Seeberg, Typ S; 48 Jahre; geschieden, zwei Kinder)

In Altlandsberg sind jetzt mehrere Hobbymaler, die versuchen, da so einen Künstlerort daraus zu machen, warum nicht. Man kann nebenbei ja irgendwelche Ausstellungen machen. Die Leute müssen erst mal einen Grund dafür haben, hierher zu kommen. Und Altlandsberg bietet sich dafür eben an, weil es vom Stadtbild her doch recht hübsch ist. Da wird ja immer mehr restauriert und gemacht. Eigentlich trifft sich mehr alles hier in Altlandsberg, wenn etwas los ist.

(Herr M aus Altlandsberg/Seeberg, Typ S; 59 Jahre; verheiratet)

Eine hohe Wohnumfeldzufriedenheit, die aus verschiedenen Merkmalen gebildet werden kann, begünstigt also eine nahräumliche Freizeitorientierung. Für den in der Studie von Rauprich aufgestellten Zusammenhang, dass eine hohe Wohnumfeldzufriedenheit im suburbanen Raum weniger von der Angebotssituation im Wohnort abhängt, sondern vielmehr das Ergebnis einer ausgeprägten Freizeitmobilität darstellt, finden sich keine Belege, im Gegenteil: Die Befragten wissen die Freizeitmöglichkeiten, die Berlin bietet, sehr zu schätzen – das heißt jedoch nicht, dass sich daraus eine tatsächliche Nutzung ableitet.

Ich würde auch nicht mehr in die Stadt reinziehen, denn ich habe den ganzen Tag den Stress. Die Strecke, die ich in Berlin mit dem Auto fahre, ist sehr stressig [...]. Und da brauche ich schon die Erholung, die ich da draußen auch bekomme. Also Natur, Ruhe, einfach diese Ruhe wirklich, das ist nicht unerheblich für den Erholungseffekt. Deswegen, hätte ich Berlin nicht so vor der Nase, wäre es schwieriger, denn ich brauche zumindest das Gefühl, dieses Kulturangebot zu haben. Und jederzeit nutzen zu können.

(Frau N aus Schönwalde-Glien, Typ S; 33 Jahre; Haushalt mit Partner)

Es ist schön, das zu haben [*Anmerkung: Berlin als Freizeitziel*]. Einfach das Gefühl zu haben, man kann in die Stadt fahren. Aber es ist nicht wichtig. Einmal in der Woche fahre ich maximal nach Berlin.

(Frau I aus Mittenwalde, Typ S-S; 37 Jahre; verheiratet, zwei Kinder)

Zusammenfassend wird also neben dem Einfluss der objektiven Freizeitinfrastrukturausstattung auch die Bedeutung der subjektiven Raumwahrnehmung auf nahräumlich absolvierte Freizeitwege deutlich.

Wie kann nun der Einfluss materiell begrenzter Ressourcen auf die nahräumliche Zielwahl erklärt werden? Trotz des in der Stichprobe insgesamt relativ hohen Einkommensniveaus determinieren Kostenaspekte das Freizeitverhalten nach Aussagen in den Interviews ganz

erheblich. Diese beziehen sich neben den Mobilitätskosten³⁴⁴ insbesondere auf die für Freizeitaktivitäten erforderlichen finanziellen Aufwendungen.

Bevor ich mit drei Personen 50 Euro auf den Tisch lege, da kann ich hier dafür ein halbes Schwein auf den Grill legen – plus Bier, also jetzt mal übertrieben. Und wir fühlen uns hier wohl, wir haben auch Bekannte und Freunde hier gefunden. Da setzt man sich eben auf die Terrasse, bevor Sie irgendwo hinfahren zum Essen.

(Herr J aus Zossen, Typ S-S; 45 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Eine Kostenoptimierungsstrategie stellt somit der Verzicht auf außerhäusliche Freizeitaktivitäten dar. Weitaus häufiger jedoch vergleichen die Befragten die Kosten verschiedener Freizeiteinrichtungen und entscheiden sich dann häufig für im Umland gelegene Einrichtungen.

Die Kostenfrage ist enorm. [...] Also das teuerste hier das ist 15 Euro, 16 Euro [Anmerkung: Bezug auf kulturelle Angebote im Umland]. Und in Berlin kriegt man diese Sachen nicht für dieses Geld angeboten. Da muss man schon tiefer in die Tasche greifen. Und wir stellen immer wieder fest, dass es in Brandenburg sehr viele Angebote gibt auf kulturellem Gebiet, die uns sehr entgegen kommen und die wir alle nutzen und die für uns auch noch bezahlbar sind.

(Frau R aus Grünheide, Typ S; 74 Jahre; verheiratet)

Und es ist auch ein ganz anderes Preis-Leistungs-Verhältnis. Also da konnte Berlin lange nicht mithalten. Weil es hier einfach mal die Hälfte gekostet hat, in die Sauna zu gehen. Ich habe damals im Blubb für eine Tageskarte 30 DM bezahlt. Und hier sind wir nun inzwischen auch bei 15 Euro angelangt, aber ich habe alles neu und mit einem ganz anderen Flair als in vielen Saunen in Berlin.

(Frau T aus Mittenwalde, Typ S-S; 45 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Unabhängig von der Freizeitaktivität scheinen also für das Umland deutliche Preisvorteile gegenüber vergleichbaren Freizeitangeboten in Berlin kennzeichnend zu sein. Dies bestätigen auch die quantitativen Auswertungen. Auf die Frage, warum die Freizeitaktivität am genannten Ort durchgeführt wird,³⁴⁵ gaben die Befragten vorrangig das Motiv der Wohnortnähe an. Hinter Qualitätsmerkmalen und fehlenden Alternativen wird bereits am vierthäufigsten der Preisvorteil der genutzten Einrichtung genannt.³⁴⁶ Differenzierte Betrachtungen nach den drei Zielräumen zeigen neben den für die ersten drei Motive

³⁴⁴ So klagten die meisten Befragten über die ihrer Meinung nach zu hohen Benzinkosten. Relativierend muss angemerkt werden, dass der Interviewzeitraum in die Phase relativ hoher Öl- bzw. Benzinpreise fiel.

³⁴⁵ Hierbei konnten die Befragten zwischen insgesamt zehn vorgegebenen Antwortkategorien wählen (Mehrfachnennungen waren möglich). Dazu gehören bspw. Wohnortnähe, fehlende Alternativen, gute Verkehrsanbindung, günstige Preise und Gewohnheit.

³⁴⁶ 38,5% aller antwortenden Personen nannten unter anderem das Motiv Wohnortnähe. Auf Qualitätsmerkmale entfielen 33,8%, auf fehlenden Alternativen 25,7% und auf Preisvorteile 15,6%. Die Gesamtzahl der Nennungen beträgt n = 3.213.

erwartbaren Ergebnissen,³⁴⁷ dass Preisvorteile ganz überwiegend mit Freizeiteinrichtungen im Umland assoziiert werden. Dieser Zusammenhang gilt für alle infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten, insbesondere aber für (hoch-)kulturelle Aktivitäten.

Aus den Interviews wird gleichzeitig deutlich, warum diese Preissensibilisierung eine so große Bedeutung für die Suburbaniten hat.

Ich baue jetzt gerade am Haus und da ist dann natürlich mit Geld wieder nicht so viel. Also da muss man schon sehen, dass man das ein bisschen zusammen hält. [...] Vor einem halben Jahr wollte ich mal Tickets für die Oper kaufen hier in Berlin und hab das dann sein gelassen, weil mir die Preise einfach zu hoch waren, definitiv. Und Konzerte, was jetzt Musikkonzerte angeht, das ist auch einfach irre teuer geworden und das überlegt man sich dann auch dreimal. Vor ein paar Jahren sind wir im Jahr sicherlich fünf sechs sieben Male zu Konzerten gegangen und das geht momentan gar nicht, weil das einfach viel zu teuer ist. Die haben sich ja verdoppelt bis verdreifacht die Preise.

(Frau N aus Schönwalde-Glien, Typ S; 33 Jahre; Haushalt mit Partner)

Das war natürlich auch so eine Zeit, wo der Umzug war, wo man erst mal sowieso völlig auf Null runter gefahren ist, weil so etwas immer deutlich mehr kostet, als man veranschlagen kann. Das wussten wir vorher, aber man hat dann irgendwie keine Reserven mehr.

(Frau O aus Dallgow-Döberitz, Typ S; 50 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Die mit dem Umzug ins Umland entstehenden Kosten stellen somit nicht nur eine kurzfristige finanzielle Belastung des Haushaltsbudgets dar. Unter diesen Bedingungen lassen sich Einsparpotentiale hauptsächlich im Freizeitbereich realisieren, sodass die Bewohner zumindest temporär auf kostenintensive Freizeitangebote verzichten bzw. lediglich preisgünstige Alternativen nutzen. In räumlicher Konsequenz werden dann aufgrund der assoziierten Preisvorteile insbesondere nahräumlich gelegene Freizeiteinrichtungen aufgesucht.

Entgegen den Erwartungen beeinflussen zeitliche Restriktionen, die sich aus langen Erwerbs- bzw. Reproduktionsarbeitszeiten ergeben, die Zielwahl nicht. Gleichwohl werden zeitliche Belastungen von den Interviewpersonen als Problem durchaus benannt.

Also die Wege sind in der Stadt länger, weiter. Man sagt immer, ah du gehst nach Berlin, da hast du alles vor der Haustür – na vielen Dank. Also die Wege sind weiter, zur Arbeit, gar kein Vergleich. Dass ich da eineinviertel bis anderthalb Stunden fahre, um zur Arbeit zu kommen, ist irre. Die Zeit, die ich dafür brauche. Mensch, das sind drei Stunden am Tag, die ich in Bahnen sitze. Oder im Auto. Die ich für etwas anderes nicht nutzen kann. Für andere Arbeiten oder dafür um zu ruhen, Zeit zu haben. Und sei es, dem Kind etwas vorzulesen. Die drei Stunden, die fehlen mir überall. Die Zeit, die tut mir richtig weh.

(Frau O aus Dallgow-Döberitz, Typ S; 50 Jahre; verheiratet, ein Kind)

³⁴⁷ Das Motiv der Wohnortnähe trifft insbesondere auf den Wohnort, aber auch auf das Umland zu. Bei den Qualitätsmerkmalen wird überwiegend Berlin, zu deutlichen Anteilen aber auch das Umland genannt. Fehlende Alternativen gaben die Befragten dagegen ganz überwiegend bei in Berlin genutzten Freizeiteinrichtungen an.

Auch in den anderen Interviews wird deutlich, dass Zeitaufwand allein als fixes Auswertungsmerkmal unbrauchbar ist. Vielmehr muss danach differenziert werden, wofür die Zeit verwendet wird. Aktivitätszeiten stellen für die Befragten selbst bei deren zeitlicher Ausdehnung noch keine Einschränkung dar. Vermutlich resultieren diese Wahrnehmungen aus einem Lebensmodell, bspw. in der Doppelverdiener- oder in der Elternrolle, für das sich die Bewohner freiwillig entschieden haben und das sie demzufolge nicht als restriktiv für ihr Alltags- und Mobilitätshandeln empfinden. Demgegenüber wird die für Mobilität verwendete Zeit deutlich kritischer bewertet.

Mein Mann ist beruflich viel mit dem Auto unterwegs. Der fährt zwar sehr gerne, aber für den ist das dann sehr viel entspannender, wenn er nicht so viel fahren muss. Und ich, also wenn ich Freizeit habe, dann möchte ich diese so wenig wie möglich im Auto verbringen. Dann versuche ich auch die Wege zwischen den einzelnen Zielpunkten so kurz wie möglich zu halten.

(Frau T aus Mittenwalde, Typ S-S; 45 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Weil man eben nicht zu lange Fahrwege machen möchte. Mein Mann fährt täglich zur Arbeit, ich fahre zur Arbeit, meine Tochter muss jeden Tag mit dem Schulbus zur Schule fahren. Jeder ist – sage ich mal – mindestens zwei Stunden pro Tag unterwegs, um hin und her zu kommen. Und da ist man einfach mal froh, nicht mit dem Auto zu fahren.

(Frau B aus Schönwalde-Glien, Typ S; 40 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Die Aussagen belegen, dass v.a. der für die Arbeitswege erforderliche Mobilitätsaufwand von den Befragten als problematisch empfunden wird. Da Arbeitswege im Vergleich zu Einkaufs- und Freizeitwegen eine höhere Distanzunempfindlichkeit aufweisen, dürften sich die Einsparbemühungen beim Mobilitätsaufwand aber weniger auf die Arbeitswege, sondern insbesondere auf die Freizeitwege und Einkaufswege konzentrieren. Der für Arbeitswege hohe Mobilitätsaufwand kann für die Stichprobe an folgender Zahl belegt werden: 64,2% aller hierüber Auskunft gebenden Befragten (n = 689) arbeiten in Berlin, sodass diese Personen also relativ weite Arbeitswege zurücklegen müssen.³⁴⁸

Inwieweit korrespondieren die Standorte für die drei Alltagsaktivitäten miteinander? Sowohl Zusammenhangs- als auch Varianzanalysen belegen eine ausgeprägte räumliche Koinzidenz zwischen den Zielräumen der infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten und den Zielräumen beim Textileinkauf.³⁴⁹ Der Lambda-Wert als nominales Zusammenhangsmaß beträgt 0,361

³⁴⁸ 24,1% der Befragten arbeiten im Umland, 10,3% im Wohnort und 1,4% im Berlin-fernen Raum.

³⁴⁹ Für die Zielräume beim Textileinkauf wird dasselbe Kategorisierungsschema wie bei den infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten verwendet: eigener Wohnort, Umland, Berlin. Die Bevorzugung der Variable Textileinkauf gegenüber der ebenfalls erhobenen Lebensmitteleinkaufsvariablen begründet sich damit, dass bzgl. der Angebotsstruktur die Textileinkaufsvariable wesentlich besser als die Lebensmitteleinkaufsvariable mit der Freizeitvariablen verglichen werden kann.

und die Varianzanalysen zeigen erhebliche Mittelwertdifferenzen der drei Zielräume an.³⁵⁰ Die Zusammenhänge zwischen den Zielräumen der infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten und den Zielräumen der Arbeitsstätte sind demgegenüber deutlich geringer ausgeprägt: Der Lambda-Wert beträgt lediglich 0,042 und auch die Mittelwertdifferenzen belegen, dass die aufgesuchten Freizeitorte i.d.R. eher nicht mit dem Arbeitsort zusammenfallen.³⁵¹ Das mit diesen Zusammenhängen erkennbare Muster – Suburbaniten mit einer Arbeitsstätte in Berlin konzentrieren sich in ihrer Freizeit und auch bei ihrem Textileinkauf vorrangig auf den Wohnort bzw. auf das Umland – resultiert wahrscheinlich aus den oben skizzierten Einsparbemühungen beim Mobilitätsaufwand. Dies zeigt auch der folgende Zusammenhang zwischen der Länge des Arbeitsweges und der Zielwahl in der Freizeit: Bei sehr geringen Distanzen der Arbeitswege (unter 5km, einfacher Weg) werden infrastrukturorientierte Freizeitaktivitäten hauptsächlich im eigenen Wohnort durchgeführt, bei mittleren Arbeitswegedistanzen (10 bis 25km) hingegen v.a. in Berlin. Bei relativ großen Arbeitswegedistanzen (über 25km, insbesondere jedoch bei über 50km) nutzen die Befragten Berlin als Freizeitort fast überhaupt nicht mehr, während das Umland, insbesondere aber der eigene Wohnort die bevorzugten Freizeitziele darstellen.

Diese Befunde divergieren zumindest teilweise mit den Ergebnissen von Ramatschi und Schüttemeyer bei ihrer Untersuchung von Suburbaniten aus dem Köln-Bonner Verdichtungsraum, bei der sich eine ausgeprägte räumliche Koinzidenz bei der Zielwahl aller drei Alltagsaktivitäten zeigte.

Die Fokussierung auf das Umland bzw. den Wohnort erklärt sich dabei nicht nur aus den damit verbundenen relativ kurzen Freizeitwegen. Dazu tragen auch die Erreichbarkeitsvorteile bei, die das Umland gegenüber Berlin aufweist.

Also man merkt, dass man immer dann genervt ist, wenn man in einen Stau kommt oder so. Und dann auf die Uhr guckt und denkt, ach nein, wie lange habe ich jetzt verplempert dafür. Hier im Umland hat man keinen Stau, also selten. Aber in Berlin. Die Stadtgrenze fängt an und damit der Stau und die nervenden Berliner Autofahrer.

(Frau I aus Mittenwalde, Typ S-S; 37 Jahre; verheiratet, zwei Kinder)

Man kann sagen, aufgrund der guten Infrastruktur, die wir hier mittlerweile haben, legen Sie in relativ kurzer Zeit eine große Strecke zurück. Wenn ich mal überlege, dass ich gerade in Gera war und Gera in anderthalb Stunden gut erreichen kann von hier aus. Man fährt dann nicht gerade langsam, aber es ist machbar, wenn man Zeitdruck hat. Und das

³⁵⁰ Die Maßzahl Lambda liegt in einem Wertebereich zwischen „0“ (kein Zusammenhang) und „1“ (vollständiger Zusammenhang). Der dazugehörige Chi-Quadrat-Test weist für diese Analyse ein 1%-Signifikanzniveau aus.

Die Abweichungen vom Durchschnittswert der Gesamtstichprobe betragen für die im Wohnort Einkaufenden 1,06 (d.h. um so viele Einheiten über dem Durchschnitt orientieren sich diese Befragten auch in ihrer Freizeit auf den Wohnort), für die im Umland Einkaufenden 0,74 und für die in Berlin Einkaufenden 0,96.

³⁵¹ Die Abweichungen vom Durchschnittswert der Gesamtstichprobe betragen für die im Wohnort Erwerbstätigen 0,42, für die im Umland Erwerbstätigen 0,35 und für die in Berlin Erwerbstätigen ebenfalls nur 0,38.

geht nur aufgrund der guten Infrastruktur und der geringen Verkehrsdichte. Das spürt man schon ganz deutlich.

(Herr J aus Zossen, Typ S-S; 45 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Sofern also Freizeitwege im nähräumlichen Umland realisiert werden, bedeutet dies zum einen eine kurze Wegedauer aufgrund der gegebenen Entfernungen, zum anderen eine gute verkehrliche Erreichbarkeit der Freizeitziele. Vor dem Hintergrund der in der monozentrischen Stadtregion kaum reduzierbaren Arbeitswege stellt eine nähräumliche Freizeitorientierung eine angemessene Strategie für die Suburbaniten dar, ihren Mobilitätsaufwand insgesamt in Grenzen zu halten.

Die Hypothese H1 lautete: Suburbaniten weisen eine überwiegend nähräumliche Freizeitorientierung auf (A). Die Ursachen hierfür liegen v.a. in restriktiven räumlichen und soziodemographischen Rahmenbedingungen begründet, die eine rationale Minimierung des Freizeitwegeaufwands erfordern (B). Vor dem Hintergrund der für Suburbaniten hohen Mobilitätsanforderungen führen auch unterschiedliche Entfernungsempfindlichkeiten innerhalb der Alltagsaktivitäten zu einer Nahraumorientierung bei infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten (C). Neben den restriktiven Merkmalen trägt eine hohe Wohnumfeldzufriedenheit der Bewohner ebenfalls zur nähräumlichen Freizeitorientierung bei (D).

Die Analysen konnten eine überwiegend nähräumliche Freizeitorientierung der Suburbaniten bestätigen. Dies gilt auch für die infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten. Aufgrund seiner Angebotsausstattung bleibt Berlin als relativ weit entferntes Freizeitziel zweifelsfrei von zentraler Bedeutung, wobei die Suburbaniten aber auch innerhalb der Stadt vorrangig die am schnellsten erreichbaren Freizeitziele aufsuchen (A). Für die Zielwahl haben sich insbesondere das infrastrukturelle Ausstattungsniveau sowie die Wohnumfeldzufriedenheit als erklärungskräftig erwiesen. Wenn sich in der nähräumlichen Umgebung des Wohnstandorts nur wenige Freizeiteinrichtungen befinden, müssen die Bewohner entweder ihr Anspruchsniveau reduzieren oder aber längere Wege für in Berlin liegende Freizeitziele in Kauf nehmen. Die im südlichen Umland vorrangig nähräumlich absolvierten Freizeitwege können hingegen mit dem dort vorhandenen Ausstattungsniveau – insbesondere in Wildau, aber teilweise auch in anderen Gemeinden – erklärt werden. Insofern wirken räumliche Faktoren entweder begünstigend oder beschränkend. Als Restriktionsbedingung konnte außerdem die materielle Ressourcenverfügbarkeit identifiziert werden. Vor dem Hintergrund der gegebenen Umzugskosten orientieren sich die Bewohner bei der Nutzung von Freizeitangeboten vorrangig auf das mit Preisvorteilen assoziierte Umland. Der vermutete Einfluss zeitlicher Einschränkungen auf die Freizeitmobilität konnte hingegen nicht festgestellt werden (B). Die Fokussierung der Freizeit auf das Umland erklärt sich außerdem

mit dem hohen Mobilitätsaufwand, der auf die Arbeitswege entfällt. Durch relativ kurze Freizeitwege sowie die im Umland vorhandenen verkehrlichen Erreichbarkeitsvorteile können die Suburbaniten den Mobilitätsaufwand für die Arbeitswege zumindest teilweise ausgleichen (C). Bei dem hohen Einfluss der Wohnumfeldzufriedenheit auf die Zielwahl überrascht weniger die Richtung des identifizierten Zusammenhangs – mit zunehmender Zufriedenheit nimmt die Wegedauer in der Freizeit ab, – sondern die Tatsache, dass hierbei neben freizeitspezifischen Zufriedenheitsmerkmalen bspw. auch die Einschätzungen der nachbarschaftlichen Bewohner bzw. des baulichen Erscheinungsbildes eine Rolle spielen (D). Im folgenden Auswertungskapitel soll die Bedeutung von Freizeitwegekopplungen für die Suburbaniten eruiert werden.

6.4 Bedeutung von Freizeitwegekopplungen?

Die Fragestellung F2 lautete: Welche Bedeutung haben Freizeitwegekopplungen bei Suburbaniten (A)? Welche Ursachen können dafür identifiziert werden (B)? Wo finden diese Kopplungen vorwiegend statt (C)? Welche Personengruppen beteiligen sich vorrangig daran (D)?

Insbesondere nach den Ergebnissen des vorherigen Kapitels, in dem für Personen mit eingeschränkten Zeitressourcen keine nähräumliche Freizeitorientierung festgestellt werden konnte, stellt sich die Frage, ob diese Personen stattdessen Zeitsparstrategien in Form von Freizeitwegekopplungen praktizieren. Außerdem könnten Kopplungen eine Möglichkeit darstellen, das artikuliert Problem der für Mobilität verwendeten Zeitkapazitäten einzudämmen.

Da Freizeitwegekopplungen als mögliche Zeitsparstrategien neben den infrastrukturorientierten Aktivitäten auch die freiraum- bzw. die sozialorientierten Freizeitaktivitäten beinhalten können, werden in diesem Kapitel alle drei Aktivitätsarten berücksichtigt.

Die Untergliederung dieses Kapitels orientiert sich an den oben skizzierten vier Teilfragestellungen. Im folgenden Teilkapitel wird der Umfang, den Freizeitwegekopplungen in der Alltagsmobilität der Suburbaniten einnehmen, untersucht.

6.4.1 Umfang der Freizeitwegekopplungen

Um das Ausmaß außerhäuslicher Freizeitaktivitäten als Bestandteil von Wegekopplungen zu identifizieren, werden auf Basis der Wegeprotokollauswertungen zuerst die empirisch relevanten Wegekopplungsarten dargestellt. Hierzu gehören zum einen alle möglichen Kombinationen zwischen den drei Hauptwegezwecken Arbeit, Einkauf und Freizeit, zum zweiten Kombinationen, die innerhalb einer Hauptwegezweckkategorie durchgeführt

werden³⁵² und drittens schließlich Kombinationen zwischen einem Hauptwegezweck und sonstigen Wegen. Wegekopplungen, die sich aus zwei Hauptwegezwecken und sonstigen Wegen zusammensetzen, kamen in der Stichprobe nicht vor. Tabelle 9 zeigt die Anteile der einzelnen Wegekopplungsarten, wobei die jeweiligen Kombinationen unabhängig von der zeitlichen Abfolge der beteiligten Wegezwecke ausgewiesen sind.

Tab. 9: Art und Umfang der Wegekopplungen*

Art der Wegekopplungen	Anzahl	in %
Freizeit und Arbeit	86	7,2
Freizeit und Einkauf	203	16,9
Arbeit und Einkauf	198	16,5
Freizeit und Arbeit und Einkauf	46	3,8
Freizeit und Freizeit	125	10,4
Arbeit und Arbeit	20	1,7
Einkauf und Einkauf	89	7,4
Freizeit und Sonstiges	88	7,3
Arbeit und Sonstiges	117	9,8
Einkauf und Sonstiges	163	13,6
Sonstiges und Sonstiges	65	5,4
Gesamt	1.200	100

* Als Entscheidungskriterium für die Zuordnung gilt hier die inhaltliche Zugehörigkeit der Wegezwecke zu den Kategorien, unabhängig von der Anzahl der eine Wegekopplung bildenden Einzelwege. So sind bspw. in der Kategorie „Freizeit und Freizeit“ sowohl Wegekopplungen mit zwei, aber auch mit mehr Freizeitwegen als eine entsprechende Wegekopplung ausgewiesen.

Bei den Wegeprotokollen erfolgt die Kategorisierung der Wegezwecke folgendermaßen:

Freizeit:	Kultur & Unterhaltung, Sport & Wellness, Gastronomie, Soziales (Besuche von Freunden, Verwandten), Natur, Shopping, Verein
Arbeit:	Arbeit, Ausbildung, berufliche Wege, private Weiterbildung
Einkauf:	alle Einkaufsaktivitäten (ohne Shopping)
Sonstiges:	Begleitwege mit Kindern (zur Schule / Kita, zu Spiel- und Freizeitstätten), Ämter, Gesundheitseinrichtungen

Die Wege nach Hause bleiben bei dieser Darstellung unberücksichtigt, wurden gleichwohl aber erhoben, um den Beginn und Abschluss der Wegekopplungen identifizieren zu können.

Quelle: Wegeprotokollierung Oktober 2007

³⁵² Beispiele für Kombinationen innerhalb einer Hauptwegezweckkategorie können Gastronomiebesuche im Anschluss – also ohne eine zwischenzeitliche Rückkehr nach Hause – an eine sportliche Aktivität oder das Aufsuchen mehrerer Einkaufsstätten sein.

Die ausgewiesenen Anteile lassen für Wegekopplungen, in denen Einkaufswege integriert sind, die höchste Kopplungsaffinität erkennen. Demgegenüber zeichnen sich Arbeits-, aber auch Freizeitwege durch eine lediglich geringe Beteiligung an Wegekopplungen aus.

Einen insgesamt geringen Anteil nehmen Kombinationen, die innerhalb derselben Hauptwegezweckkategorie durchgeführt werden, ein: Selbst bei den ansonsten kopplungsaffinen Einkaufswegen kann für diese Kategorie eine relativ begrenzte Kopplungsneigung konstatiert werden. Der fast vernachlässigbare Anteil der Kombination mehrerer Arbeitswege kann aus dem geringen Wahrscheinlichkeitsbezug einer solchen Kopplungsart erklärt werden. Im Gegensatz dazu scheint für Freizeitwege ein beträchtlich hohes internes Kopplungspotenzial charakteristisch zu sein.

Dieses hohe Kopplungspotential gilt jedoch nicht bei der Kombination der Freizeitwege mit Arbeitswegen bzw. sonstigen Wegen. Eine Ausnahme davon bildet nur die Kopplung von Freizeit- mit Einkaufswegen. Sonstige Aktivitäten werden vorrangig mit Arbeits- sowie Einkaufswegen kombiniert. Hierbei stellen die Begleitwege mit Kindern vor bzw. nach dem Arbeitsweg sowie die Kombination von Einkaufswegen mit Ämter- bzw. Arztbesuchen die beiden ausgeprägtesten Kopplungsmuster dar.

Diese relativ geringe Beteiligung der Freizeitwege an Wegekopplungen lässt sich auch bei einer vergleichenden Betrachtung des Anteils der Nichtkopplungswege zwischen den Wegezwecken feststellen: So werden 43,8% aller Freizeitwege separat absolviert, also ohne dass zwischen Verlassen und Erreichen der eigenen Wohnung außer der Freizeitaktivität weitere Wegezwecke durchgeführt werden. Hingegen werden nur 36,3% aller Einkaufswege und 31,2% aller sonstigen Wege als Nichtkopplungswege realisiert, während bei den Arbeitswegen der Anteil von 47,3% den Maximumwert darstellt.³⁵³

Da die Freizeitwege vielfältige Aktivitäten umfassen, die sich in ihrer Kopplungsaffinität möglicherweise voneinander unterscheiden, werden die Freizeitwege nun differenzierter betrachtet. Dazu werden die Aktivitätskategorien Kultur & Unterhaltung, Sport & Wellness, Gastronomie, Soziales und Natur³⁵⁴ berücksichtigt und deren Kopplungsbeziehungen zueinander bzw. zu den Hauptwegezwecken dargestellt.


Die Ergebnisse sind in Tabelle 10 (S. 117) dargestellt. Zunächst fällt auf, dass eine hohe Kopplungsneigung ausschließlich bei den gastronomischen Aktivitäten besteht, wobei diese mit anderen Freizeitaktivitäten, aber auch mit Arbeits- und Einkaufszwecken kombiniert werden. Für alle anderen Freizeitaktivitäten lassen sich ein relativ hoher Nichtkopplungsanteil

³⁵³ Die Anteile beruhen auf folgenden Basiswerten (Gesamtzahl der erhobenen Wege): 1.537 Freizeitwege, 1.486 Einkaufswege, 1.106 Arbeitswege, 1.245 sonstige Wege.

³⁵⁴ Die Kategorien Shopping (n = 29) sowie Verein (n = 25) bleiben hier aufgrund des geringen Stichprobenumfangs unberücksichtigt. Selbst dann ergeben sich aufgrund der Differenziertheit v.a. bei den freizeitinternen Kopplungen sehr geringe Absolutzahlen, sodass die Darstellung nur Gewichtungen andeutet, aber keine Repräsentativität beansprucht. Außerdem muss beachtet werden, dass durch die Differenzierung der Freizeitwege eine von der Darstellung in Tabelle 9 abweichende Anzahl der Wegekopplungen zustande kommt.

sowie lediglich unterdurchschnittliche Kopplungsbeziehungen mit den freizeitexternen Hauptwegezwecken feststellen.

Tab. 10: Art und Umfang der Wegekopplungen, differenziert nach Freizeitaktivitäten*

	Kultur & Unterhaltung (n = 104)	Sport & Wellness (n = 231)	Gastronomie (n = 114)	Soziales (n = 434)	Natur (n = 412)
separat	44,3% (46)	48,8% (113)	33,4% (38)	53,3% (231)	50,0% (206)
Kultur & Unterhaltung	-	3,0% (7)	6,1% (7)	2,5% (11)	1,0% (4)
Sport & Wellness	6,7% (7)	-	2,6% (3)	3,2% (14)	2,9% (12)
Gastronomie	6,7% (7)	1,3% (3)	-	1,8% (8)	2,9% (12)
Soziales	10,6% (11)	6,1% (14)	7,0% (8)	-	6,3% (26)
Natur	3,8% (4)	5,2% (12)	10,5% (12)	6,0% (26)	12,1% (50)
Arbeit	2,9% (3)	11,3% (26)	18,5% (21)	6,0% (26)	5,3% (22)
Einkauf	18,3% (19)	14,3% (33)	10,5% (12)	17,6% (76)	12,7% (52)
Sonstiges	6,7% (7)	6,1% (14)	9,6% (11)	9,4% (41)	5,8% (24)
Begleitung	-	3,9% (9)	1,8% (2)	0,2% (1)	1,0% (4)
Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%

* Da sich die Prozentangaben spaltenweise auf die jeweiligen (unterschiedlich großen) Stichprobenumfänge der Freizeitkategorien beziehen, sind zur besseren Vergleichbarkeit der Spalten die Absolutzahlen zusätzlich in Klammern ausgewiesen.

Quelle: Wegeprotokollierung Oktober 2007

Das für Freizeitwege charakteristische hohe interne Kopplungspotential konzentriert sich neben den gastronomischen Aktivitäten auch auf Kultur- & Unterhaltungs- sowie auf naturorientierte Aktivitäten. So werden typischerweise mehrere Naturaktivitäten hintereinander durchgeführt, wozu bspw. Fahrradfahrten zu Ausflugszielen zählen, wo sich dann vor Ort Wanderungen oder ähnliche Bewegungsaktivitäten anschließen. Naturaktivitäten werden auch bevorzugt mit Gastronomiebesuchen und mit Treffen von Verwandten kombiniert. Ein weiteres typisches Kopplungsmuster stellen Besuche von Freunden dar, bei denen anschließend gemeinsam kulturelle Veranstaltungen aufgesucht werden.

Werden bei der Auswertung der Kopplungsbeziehungen hingegen nur infrastrukturorientierte Aktivitäten berücksichtigt – also die Bereiche Kultur & Unterhaltung, Sport & Wellness bzw.

Gastronomie sowie Arbeit und Einkauf, – so bestätigt sich die insgesamt geringe Kopplungsneigung der Freizeitaktivitäten. Multifunktionale Standorte mit der Möglichkeit, diese Aktivitäten zu kombinieren, scheinen somit entweder nur begrenzt vorhanden zu sein oder aber trotz eines bestehenden Angebots nicht genutzt zu werden.

Auch die Interviews belegen anhand der expliziten Frage, inwieweit Freizeitaktivitäten mit anderen Aktivitäten kombiniert werden, dass dies nur sehr selten erfolgt:

Also Freizeit zwischendurch, wenn ich vom Arbeiten nach Hause fahre, nein. Freizeit in dem Sinne, dass ich irgendwie eine Einrichtung besuche, nein. Da bleibt es höchstens mal, dass man sich mit einer Freundin verabredet zwischendurch – aber mehr auch nicht. [...] Das Einzige was ich verbinde ist, dass ich noch zwischendurch mal schnell irgendwo einkaufen gehe.

(Frau B aus Schönwalde-Glien, Typ S; 40 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Zusammenfassend können also drei wesentliche Ergebnisse herausgestellt werden: Im suburbanen Raum lebende Personen kombinieren Freizeitaktivitäten in einem insgesamt nur geringen Ausmaß mit anderen Aktivitäten. Kopplungen werden dabei bevorzugt zwischen verschiedenen Freizeitaktivitäten praktiziert, wobei naturorientierte Aktivitäten überdurchschnittlich oft Bestandteil solcher Kopplungen sind. Kopplungsmuster, die mindestens eine infrastrukturorientierte Freizeitaktivität enthalten, bilden demgegenüber die Ausnahme bzw. die Freizeitkomponente konzentriert sich in solchen Fällen v.a. auf gastronomische Aktivitäten. Mögliche Erklärungen für diese Befunde werden im folgenden Teilkapitel thematisiert.

6.4.2 Motive für Freizeitwegekopplungen

Wie lassen sich diese deskriptiv erarbeiteten Befunde erklären, welche Bedingungen vermindern bzw. fördern die Kopplungsbereitschaft bei Freizeitaktivitäten? Zuerst sollen auf Grundlage der Interviewauswertungen die Motive für die relativ geringe Beteiligung der Freizeitaktivitäten an Wegekopplungen identifiziert werden.

In nahezu allen Interviews wird deutlich, dass die Befragten ihrer Freizeit einen hohen Stellenwert beimessen. Da der Alltag für die meisten Suburbaniten durch eine Vielzahl von Pflichtaufgaben ausgefüllt wird und Freizeit somit eine lediglich knappe Ressource darstellt, empfinden die Befragten Freizeit als etwas für sie sehr Wertvolles und auch sehr Notwendiges.

Freizeit ist für mich, Zeit für mich zu haben, mich auszuruhen, mich zu erholen, wieder – wie man so schön sagt – neue Kraft zu schöpfen und bestimmte Dinge zu tun, die mir Spaß machen, die ich halt nicht immer machen kann.

(Frau L aus Ludwigsfelde, Typ AK; 45 Jahre; Haushalt mit Sohn)

Dabei kommt es primär gar nicht darauf an, mit welchen Aktivitäten die Freizeit umgesetzt wird. Wichtiger scheint, dass diese frei verfügbare Zeit überhaupt vorhanden ist und die dann

gerade durchgeführte Tätigkeit nicht durch Zeitdruck bzw. andere noch zu erledigende Tätigkeiten überlagert wird.

Zeit haben, Zeit haben für das, was ich tun möchte, was wir miteinander tun möchten. Das ist für mich ganz wichtig. Für meinen Sohn ist Freizeit, irgendwelche Ausflüge machen, Legoland und so etwas. Das ist für den die Krönung von Freizeit. Alles andere ist dann ganz schnell Langeweile. Aber für mich ist Freizeit einfach *Zeit* haben, die Dinge zu machen, die einem liegen. Und wenn es Rasen mähen ist. Wenn ich dafür richtig *Zeit* habe und keinen Druck im Nacken, dann ist das Freizeit für mich.

(Frau O aus Dallgow-Döberitz, Typ S; 50 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Würden die Alltagsabläufe hingegen so organisiert, dass sich im Anschluss an die Freizeitaktivität noch weitere Aktivitäten anschließen, kann die Erholungsfunktion der Freizeit nicht mehr wirksam werden. Dies gilt v.a. dann, wenn diese ergänzenden Aktivitäten einen hohen Verpflichtungscharakter aufweisen.

Also wenn ich ins Kino gehe, dann gehe ich ins Kino. Dann gehe ich nur ins Kino, dann gehe ich nicht einkaufen. Denn den Stress tue ich mir nicht an, dann irgendwie in Zeitverzug zu geraten. Nein, dann gehe ich ins Kino, dann gehe ich nicht einkaufen.

(Frau Q aus Wildau, Typ NK; 47 Jahre; verheiratet)

Einkaufen gehe ich vorher nicht, wenn ich eine Kulturveranstaltung besuche. Das passt für mich nicht zusammen. Also ich sage mal, die ganzen Dinge laufen sehr gezielt.

(Frau E aus Velten, Typ AK; 65 Jahre; verheiratet)

Also erstens hätte ich für die Veranstaltung keine Ruhe, weil ich immer im Hinterkopf denken müsste, was musst Du denn noch kaufen. Oder umgekehrt: Wenn ich beim Einkaufen bin, dass ich denke, hoffentlich schaffst Du das noch bis zur Veranstaltung. Nein, also das trennen wir also. Das ist kein Phlegma, aber ich sage mal, ich bin immer für klare Verhältnisse.

(Herr S aus Grünheide, Typ S; 77 Jahre; verheiratet)

Die Tatsache, dass sich die Befragten unter solchen Umständen gestresst fühlen würden bzw. dadurch der Freizeitcharakter beeinträchtigt würde, zeigt, dass Freizeit als ein sehr eigenständiger Alltagsbereich wahrgenommen wird, der sich nur sehr bedingt mit anderen Aktivitäten kombinieren lässt.

Um dieses eigenständige Freizeiterleben in einem möglichst hohen Ausmaß genießen zu können, versuchen die Befragten, hierfür günstige Voraussetzungen zu schaffen. Dies geschieht i.d.R. dadurch, dass sie ihre Freizeitaktivitäten zeitlich ausdehnen. Die Umsetzung erfolgt dabei in der Weise, dass die Freizeitaktivitäten bei bestehenden zeitlichen Einschränkungen nur sehr selten ausgeübt werden. Die dadurch gewonnene Zeitersparnis wird dann in tageszeitlich ausgedehnte Freizeitaktivitäten investiert.

Also, um das auf den Punkt zu bringen: Sie entscheiden sich für *eine* Freizeitaktivität, machen dann an einem Tag eigentlich *eine* Aktivität, fahren an einen Ort, verleben da einen schönen Tag und fahren dann wieder zurück.

(Herr J aus Zossen, Typ S-S; 45 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Unter diesen Umständen – also der Abwesenheit von Zeitdruck – entfällt eine wesentliche kopplungsförderliche Komponente. Der Zeitbedarf für Freizeitaktivitäten wird von den Befragten so bemessen, dass ein Zeitdruck gar nicht erst entstehen kann.

Ich will jetzt nicht ausschließen, dass man da mal schon ein Eis gegessen hat, bevor man ins Kino geht. Aber Freizeitangebot, das erstreckt sich dann auch schon mindestens über drei Stunden, würde ich meinen. Wobei Bowlen schon nach zwei Stunden klassischerweise aufhört. Ich dann aber auch keine Lust mehr habe, das reicht dann aber auch, wenn man zwei Stunden gebowlt hat.

(Herr J aus Zossen, Typ S-S; 45 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Der letzte Satz verdeutlicht zudem, dass trotz vorhandener zeitlicher Kapazitäten ab einem bestimmten Zeitpunkt ein Sättigungseffekt einsetzt, der sich auf die ausgeübte Freizeitaktivität selbst bezieht, der aber auch die Möglichkeit, weitere Aktivitäten anzuschließen, reduziert. Dieses Wirkungsprinzip wird auch bei anderen Interviewpersonen deutlich.

Wir fahren speziell da hin. Man hält sich da den ganzen Tag auf. Und nach mehreren Saunagängen hat man auch nicht mehr die große Lust, dann noch etwas zu machen, weil man dann ja doch schon ein bisschen kaputt ist.

(Herr P aus Mittenwalde, Typ S-S; 50 Jahre; verheiratet)

Und wenn wir zwei Stunden gekegelt haben, dann sind wir auch matt.

(Herr S aus Grünheide, Typ S; 77 Jahre; verheiratet)

Somit lässt sich als eine erste wichtige Ursache für die geringe Kopplungsneigung von Freizeitaktivitäten deren ausgeprägte Eigenständigkeit ausweisen. Unter Kopplungsbedingungen würde die daran beteiligte Freizeitaktivität nicht in dem Maß die damit assoziierten Funktionen erfüllen können wie bei deren separat durchgeführter Ausübung. Die große Bedeutung, die die Freizeit für die Bewohner einnimmt, wird v.a. an den finanziellen und zeitlichen Aufwendungen deutlich, die die Bewohner in ihr Freizeiterleben investieren. Mit der Ausdehnung der Aktivitätsdauer verringert sich die Kopplungsneigung noch weiter.

Eine zweite Ursache für die geringe Kopplungsneigung hängt ebenfalls mit der zeitlichen Organisation der Freizeitaktivitäten zusammen. Da dieser Grund im Vergleich zu den vorherigen Ausführungen einen stärkeren Bezug zur Freizeitmobilität in Suburbia aufweist, wird dieser Aspekt hier separat diskutiert. Diese Besonderheit betrifft die Tatsache, dass die Bewohner im suburbanen Raum ihre außerhäuslichen Freizeitaktivitäten vorwiegend auf das Wochenende konzentrieren (Abbildung 13).

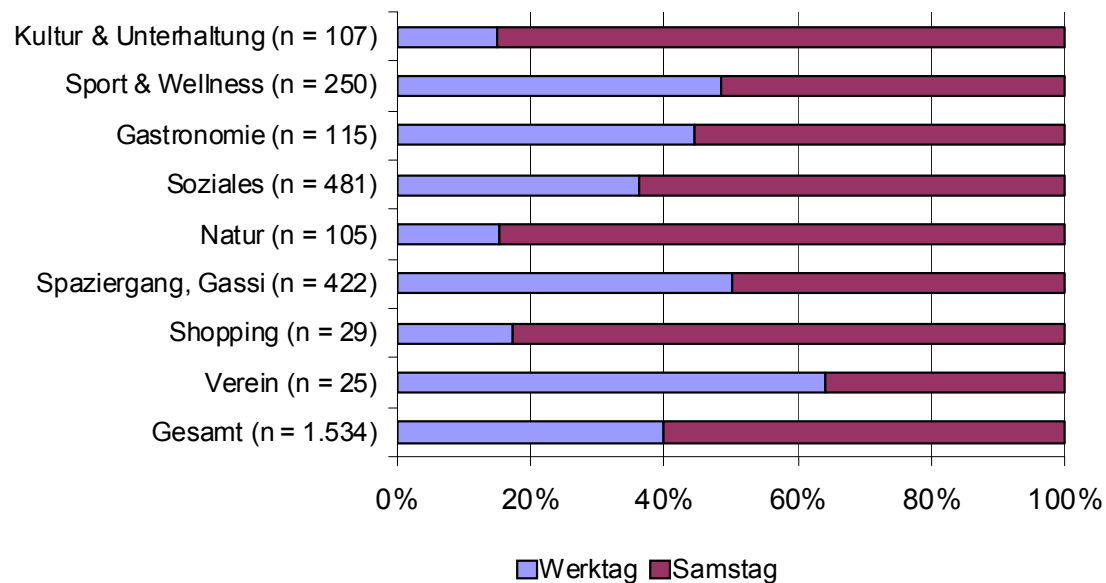


Abb. 13: Anteile außerhäuslicher Freizeitaktivitäten nach Wochentag³⁵⁵

Quelle: Wegeprotokollierung Oktober 2007, eigene Darstellung

Somit werden mehr als 60% aller Freizeitwege am Wochenende durchgeführt. Lediglich die quantitativ vernachlässigbaren Vereinsaktivitäten werden überwiegend werktags praktiziert; relativ gleichgewichtige Anteile ergeben sich für Spaziergänge bzw. für Sport- & Wellness-Aktivitäten. Zwar kann eine ähnliche Verteilung für Bewohner anderer Raumeinheiten nicht ausgeschlossen werden,³⁵⁶ der hohe Anteil von Familienhaushalten im suburbanen Raum lässt allerdings erwarten, dass diese ausgeprägte Wochenend-Orientierung insbesondere für suburbane Haushalte charakteristisch ist.³⁵⁷ Besonders für diese Familienhaushalte besteht die Alltagsorganisation aus einer Vielzahl zu erledigender Aufgaben, wobei v.a. die Begleitung der Kinder zu verschiedenen Zielorten einen großen Mobilitäts- und Zeitaufwand erfordert.

Und die Kinder immer hin und her fahren. Zum Sport müssen die Kinder. Und zu Freunden, wenn sie irgendwo hin möchten. Und wenn die Kinder auch mal bummeln gehen wollen oder ins Kino. Das sind alles Sachen, da müssen sie gefahren werden.

(Frau I aus Mittenwalde, Typ S-S; 37 Jahre; verheiratet, zwei Kinder)

Ausreichend große Zeiträume, die gemeinsam mit der ganzen Familie durchgeführte Freizeitaktivitäten ermöglichen, entfallen somit lediglich auf die Wochenenden.

³⁵⁵ Die protokollierten Wege erlauben nur Rückschlüsse für die beiden festgelegten Stichtage. Aufgrund der erwarteten Ergebnisdifferenzen wird hier außerdem die Kategorie „Spaziergang, Gassi“ separat zu den Naturaktivitäten ausgewiesen.

³⁵⁶ In der Untersuchung zur Alltagsmobilität in Berlin erfolgte die Wegeprotokollierung ohne Differenzierung in einen Werktag und einen Samstag.

³⁵⁷ Während in der Umland-Stichprobe bei der Haushaltsstruktur (n = 1.019) der Anteil der Familienhaushalte 47,2% beträgt, weist die Berliner Stichprobe (n = 1.709) einen Anteil von 32,4% aus.

Wir unternehmen häufiger etwas zusammen, indem wir raus fahren und irgendeine Aktivität machen. [...] Als Familie. Damit wir zusammen sind. Denn wenn wir zu Hause sind, dann sind wir immer irgendwie am ackern. Unter der Woche läuft so etwas nicht. Da ist gar kein Spielraum. [...] Die Woche ist wirklich zugestopft. Wenn ich nicht hier mit Ihnen säße, dann würde ich Bewerbungen schreiben. Oben am Computer liegen Haufen, die müssen abgearbeitet werden. Und das ist eigentlich immer so. Ich bin eigentlich immer verspannt unter der Woche. Gut, am Wochenende zwingen ich mir dann Zeit ab, die ich natürlich auch mal nutzen könnte, um diese Berge abzubauen, aber man will ja auch mal irgendwie zusammen sein.

(Frau O aus Dallgow-Döberitz, Typ S; 50 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Neben den Begleitwegen verringern auch die teilweise langen Arbeitswege das Freizeitbudget an Werktagen, was ebenfalls die Fokussierung der Freizeit auf die Wochenenden begünstigt.

So die klassische Frage ist, was wollen wir am Wochenende machen. [...] Das konzentriert sich schon auf die Wochenenden. Das ist eben der Wermutstropfen. Wenn Sie hier draußen wohnen, zumindest bei uns ist es so, ja, ich denke mal, die Hälfte hier arbeitet in Berlin, mindestens die Hälfte der Leute, die hier wohnen. Und je nachdem, wenn Sie keinen Job haben, bei dem Sie von zuhause arbeiten können, dann sind Sie an sich vor halb sieben nicht wieder hier. Also Sie brauchen eine Stunde, je nachdem, wo Sie arbeiten.

(Herr J aus Zossen, Typ S-S; 45 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Zu den Personengruppen, die ihre Freizeitwege vorrangig an den Wochenenden absolvieren, gehören somit neben den Familien auch die Erwerbstätigen – wiederum also eine Personengruppe, die im suburbanen Raum überproportional wohnhaft ist.³⁵⁸ Deren Wochenend-Orientierung wird dabei nicht nur durch den Zeitaufwand der Arbeitswege hervorgerufen, sondern entsteht auch durch die im Arbeitsalltag entfallenden Freizeitmöglichkeiten.

Weil sich das ja schon eher auf das Wochenende konzentriert. Die Aktivitäten in der Woche sind dann eher begrenzt. So mit Freunden treffen, das funktioniert eben nicht, weil alle berufstätig sind und in der Woche mag man dann auch nicht unbedingt. Über den Gartenzaun, das ist kein Problem, aber so richtig mit Freunden treffen, das sind dann Wochenenden.

(Frau Q aus Wildau, Typ NK; 47 Jahre; verheiratet)

Warum bewirkt die Fokussierung der Freizeit auf die Wochenenden eine Verringerung der Kopplungsneigung? Ein Grund wurde bereits oben diskutiert und bezieht sich auf Abwesenheit des kopplungsförderlichen Zeitdrucks. Diese Bedingung gilt für die Wochenenden noch mehr als für die Werktage, da Freizeitaktivitäten an Wochenenden ungleich länger andauern (Abbildung 14).

³⁵⁸ Während in der Umland-Stichprobe beim Erwerbsstatus (n = 1.082) der Anteil der Erwerbstätigen 66,5% beträgt, weist die Berliner Stichprobe (n = 1.709) einen Anteil von 45,2% aus.

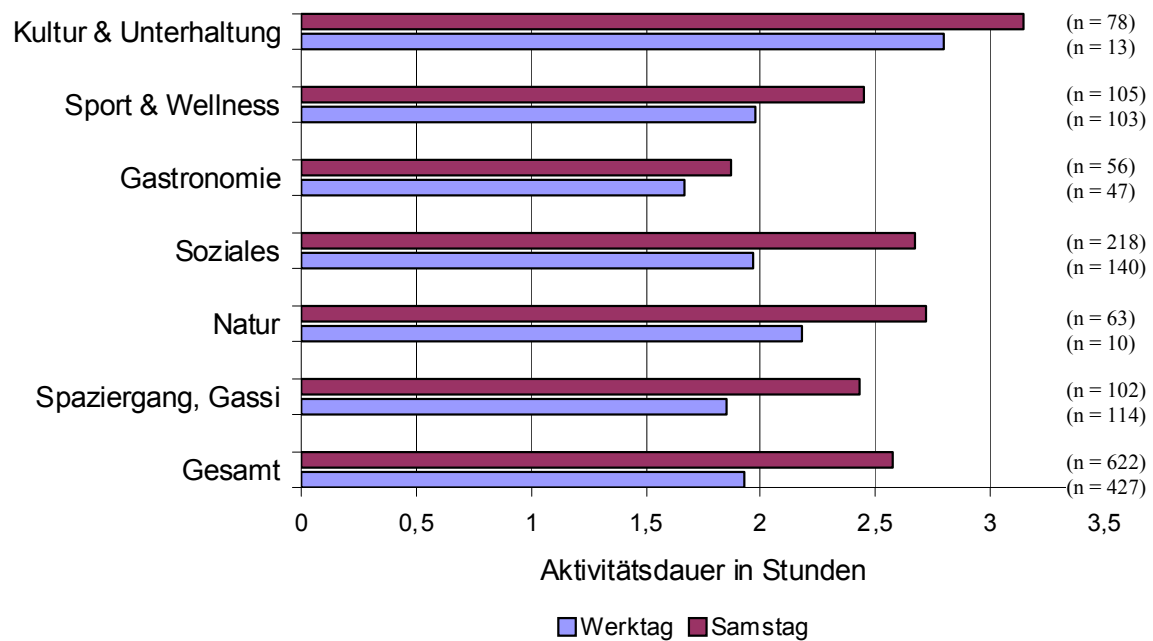


Abb. 14: Außerhäusliche Freizeitaktivitäten nach durchschnittlicher Aktivitätsdauer³⁵⁹
 Quelle: Wegeprotokollierung Oktober 2007, eigene Darstellung

Abbildung 14 verdeutlicht, dass die Zeitunterschiede zwischen Werktagen und Samstagen i.d.R. größer sind als die entsprechenden Differenzen zwischen unterschiedlichen Aktivitäten. Lediglich für Kultur- & Unterhaltungs- sowie für gastronomische Aktivitäten gelten jeweils aktivitätsspezifische Zeitdauern, die die wochentagsbezogenen Unterschiede überlagern. Bei Kultur- & Unterhaltungsaktivitäten dürfte hierfür v.a. die fehlende individuelle Zeitgestaltung beim Besuch zeitlich fixierter Veranstaltungen ursächlich sein.³⁶⁰ Bei gastronomischen Aktivitäten scheint hingegen deren eigentliche Funktion im Vordergrund zu stehen, sodass selbst an Wochenenden entsprechende Aktivitäten zeitlich nicht beliebig verlängert werden. Allen anderen Freizeitaktivitäten demgegenüber räumen die Befragten an den Wochenenden deutlich größere Zeiträume ein als an den Werktagen. Aktivitätsspezifische Unterschiede bezüglich der Zeitdauer als auch der Wochenend-Orientierung erklären darüber hinaus vermutlich die unterschiedliche Kopplungsneigung einzelner Freizeitaktivitäten mit Arbeitswegen (siehe Tabelle 10, S. 117): Lange Aktivitätsdauern sowie eine relativ hohe Wochenend-Orientierung verringern entsprechende Kopplungsmöglichkeiten, was v.a. auf Kultur- & Unterhaltungsaktivitäten zutrifft, während gastronomische, aber auch Sport- &

³⁵⁹ Auf eine Differenzierung der Kategorien Shopping sowie Verein wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs verzichtet.

³⁶⁰ Die Kultur- & Unterhaltungsaktivitäten weisen im Vergleich mit den anderen Freizeitaktivitäten die geringste Standardabweichung auf, d.h. die Einzelwerte streuen nur unerheblich um den angegebenen Mittelwert.

Wellness-Aktivitäten einfacher in solche werktäglichen Wegekopplungen integriert werden können.

Die große Bedeutung der Wochenendfreizeit wird auch am Zeitaufwand zum Erreichen der Freizeitziele sichtbar, der an Wochenenden einen größeren Umfang einnimmt als an den Werktagen (Tabelle 11).

Tab. 11: Außerhäusliche Freizeitaktivitäten nach durchschnittlicher Wegedauer (in Minuten, einfacher Weg)*

	Kultur & Unterhaltung (Werktag / Samstag: n = 16 / n = 90)	Sport & Wellness (n = 121 / n = 128)	Gastronomie (n = 51 / n = 64)	Freunde (n = 97 / n = 176)	Verwandte (n = 73 / n = 129)
Werktag	32	27	17	26	24
Samstag	39	32	23	37	54

* Die Kategorie Spaziergang, Gassi bleibt hier aufgrund der Tatsache, dass diese Aktivitäten i.d.R. von zu Hause beginnen, unberücksichtigt. Eine Bereinigung der Wegedauer-Werte bei Naturaktivitäten um die Angaben, die offensichtlich die Aktivitätsdauer repräsentieren, führt außerdem zu einem nicht mehr auswertbaren Stichprobenumfang in dieser Kategorie.

Quelle: Wegeprotokollierung Oktober 2007

Somit werden für sämtliche Freizeitaktivitäten an den Wochenenden längere Wegedauern in Kauf genommen als an den Werktagen. Besonders deutlich wird dies für Besuche bei Freunden und Verwandten.³⁶¹

Der zweite Grund für die Korrelation zwischen einer hohen Wochenend-Orientierung der Freizeit und einer geringen Kopplungsneigung besteht darin, dass an Wochenenden das mögliche Kopplungspendant der Arbeitsaktivitäten meistens entfällt.³⁶²

Kino, Theater, Freunde etc., also es hat schon meistens eine Verbindung. Es ist wirklich selten, dass man nach Hause fährt und dann noch mal los fährt. Das ist am Wochenende so, klar, da muss man von zu Hause. Aber normalerweise verbindet man es direkt miteinander.

(Frau N aus Schönwalde-Glien, Typ S; 33 Jahre; Haushalt mit Partner)

Damit müssen selbst kopplungsaffine Personen ihre Freizeitwege an den Wochenenden überwiegend separat absolvieren. Insgesamt erklärt die ausgeprägte Wochenend-Orientierung den Befund, dass Freizeitwege zwar durchaus mit Einkaufswegen, selten jedoch mit Arbeitswegen kombiniert werden.

³⁶¹ Durch die Differenzierung der Besuchswege nach Bezugspersonen (Freunde und Verwandte) bestätigen sich die Ergebnisse aus anderen Studien, dass Freunde vorwiegend im Nahraum der Befragten, Verwandte hingegen i.d.R. deutlich weiter entfernt wohnen.

³⁶² Laut Wegeprotokollierung arbeiten lediglich 15,2% (n = 140) der Befragten auch an Samstagen.

Eine dritte und letzte Ursache für die geringe Kopplungsneigung von Freizeitaktivitäten bezieht sich auf die an den Werktagen durchgeführten Freizeitaktivitäten. Wenngleich ein kopplungsförderlicher Zeitdruck dann i.d.R. existiert, wirkt gleichzeitig ein kopplungshemmender Faktor: Dieser besteht im Spannungsverhältnis zwischen dem Wunsch, Freizeit gemeinsam mit anderen Personen zu verbringen und der Schwierigkeit, die Zeitbudgets dieser Personen zu koordinieren. Die große Bedeutung gemeinsam verbrachter Freizeit lässt sich bereits am großen Anteil der sozialorientierten Aktivitäten in der Stichprobe ablesen.³⁶³ Aber auch freiraum- bzw. infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten werden häufig erst durch das Zusammensein mit anderen Personen initiiert. In den meisten Interviews wird die Bedeutung gemeinsam verbrachter Freizeit offensichtlich.

Also wir treffen uns z.B., wenn so schöne Sommernächte sind, mit Freunden irgendwo in der Nähe von der Oranienburger Straße. Und dann werden da die Clubs und die Szenekneipen, je nachdem worauf wir Lust haben, genutzt. Die Hinterhöfe, die Veranstaltungen, die dort dann stattfinden, die sind da meistens dann ja unter freiem Himmel. Es wird irgendetwas gegessen, gequatscht, Musik gehört, also alles, was da so ist.

(Frau Q aus Wildau, Typ NK; 47 Jahre; verheiratet)

Aus den Treffen mit Freunden ergeben sich somit oftmals weitere gemeinsam unternommene Aktivitäten.

Das ist oft so, dass wir mit Freunden etwas gemeinsam machen. Also Freunde besuchen und überlegen, wollen wir nicht gemeinsam irgendwo hin fahren und was machen. Also das ist eigentlich relativ häufig der Fall. Dass wir in unserem Bekanntenkreis, unsere Freunde in die Freizeiteinrichtungen mitnehmen. Sich gemeinsam dann dort zu treffen, das schlägt dann zwei Fliegen mit einer Klappe.

(Herr H aus Wildau, Typ NK; Haushalt mit Partnerin, ein Kind)

Auffälligerweise beziehen sich solche Aussagen, die auf eine relativ unkomplizierte Durchführung gemeinsamer Freizeitaktivitäten hindeuten, hauptsächlich auf Treffen mit Freunden. Wie sieht die Konstellation nun aber bei Aktivitäten innerhalb der Partnerschaft bzw. Familie aus? Die Auswertung der im Fragebogen erhobenen Abfrage, ob die angegebene Freizeitaktivität i.d.R. alleine oder mit anderen durchgeführt wird, bestätigt noch einmal den ausgeprägten sozialen Charakter außerhäuslicher Freizeitaktivitäten: Demnach werden lediglich 14,5% aller Freizeitaktivitäten (n = 2.148) allein durchgeführt, hingegen werden 64,3% der Aktivitäten mit dem Partner bzw. der Familie sowie 21,2% der Aktivitäten mit Freunden, anderen Personen oder im Verein durchgeführt. Freizeitaktivitäten, die gemeinsam

³⁶³ Vgl. hierzu die in Abbildung 14 (S. 123) und Tabelle 11 (S. 124) ausgewiesenen Stichprobenumfänge der Wegeprotokollierung. Im scheinbaren Widerspruch dazu steht der geringe Anteil sozialorientierter Aktivitäten in der Fragebogenerhebung (siehe Abbildung 5, S. 82 sowie Anhang 12). Dieser geringe Anteil kann allerdings mit der verwendeten offenen Abfragetechnik erklärt werden, bei der die Befragten selbst bei sozial motivierten Aktivitäten wahrscheinlich eher die konkrete Tätigkeit angegeben haben.

mit dem Partner bzw. der Familie durchgeführt werden, nehmen also einen außerordentlich hohen Anteil ein. Anders als bei Treffen mit Freunden, die sich hinsichtlich der beteiligten Personen variabel zusammensetzen können, bedingen gemeinsame Aktivitäten im Familienkreis erhebliche zeitliche Koordinierungsherausforderungen. Hervorgerufen werden diese v.a. durch unterschiedliche Arbeitszeiten zwischen den Haushaltsmitgliedern. Gemeinsame Freizeitaktivitäten, die im Anschluss an die Arbeit durchgeführt werden, setzen bei Doppelverdienerhaushalten somit einen gemeinsamen Feierabend voraus.

Dadurch, dass ich Freitags nicht ganz so lange arbeiten muss, bietet sich das an, dass Freitags so etwas startet. Und je nachdem, wenn das Wetter schön ist, wenn mein Mann frei hat oder sich frei nehmen kann zum Nachmittag, dann treffen wir uns in der Stadt. *[Anmerkung: Frau Q arbeitet in Berlin]* Entweder, wir machen etwas alleine, gehen irgendwo schön essen, schlendern, bummeln, irgendwo in einen schönen Park, Schloss Britz oder weiß ich nicht, also irgendetwas in dieser Richtung, worauf wir dann Lust haben. Und irgendwann abends, nachts geht es dann hier raus.

(Frau Q aus Wildau, Typ NK; 47 Jahre; verheiratet)

Gleichzeitig betont Frau Q aber auch, dass diese identischen Arbeitszeiten als Voraussetzung für gemeinsam durchgeführte Freizeitaktivitäten nicht immer gegeben sind.

Dadurch, dass mein Mann ja auch sehr viel unterwegs ist, muss man ja auch ein bisschen darauf Rücksicht nehmen, auf die Zeit. Ich bin da nicht ganz so eingeschränkt, ich habe relativ feste Arbeitszeiten und könnte da eher noch etwas auf die Beine stellen.

(Frau Q aus Wildau, Typ NK; 47 Jahre; verheiratet)

Dass die Konstellation eines gemeinsamen Feierabends bei den Befragten keinesfalls die Regel darstellt, kann aus folgenden Zahlen vermutet werden: 54,8% der Haushalte, in denen beide Partner einer Erwerbsarbeit nachgehen (n = 599), dürften aufgrund eines ähnlich großen Arbeitszeitumfangs ihre Arbeitszeiten koordinieren können, während der Anteil der Haushalte, in denen die Arbeitszeitbudgets der beiden Partner voneinander abweichen, mit 45,2% fast genauso groß ausfällt.³⁶⁴

Bei Familien mit betreuungsbedürftigen Kindern determinieren zudem die Zeitrhythmen der Kinder die Alltags- und somit auch die Freizeitorganisation der Eltern. Dies beeinflusst ein mögliches Kopplungsverhalten in der Weise, dass die Kombination von Arbeits- mit Freizeitwegen erschwert bzw. verhindert wird.

Früher haben wir das schon gemacht, als wir noch kein Kind hatten. Dann trafen mein Mann und ich uns. Er kam von dort, ich kam von da oder wir haben uns dann gleich im Schwimmbad getroffen. [...] In Berlin haben wir das oft gemacht. Dass wir dann gesagt

³⁶⁴ Der erste Wert bezieht sich auf Haushalte, in denen beide Partner derselben Arbeitszeitkategorie angehören (entweder Vollzeit erwerbstätig: mehr als 35 Stunden pro Woche, Teilzeit erwerbstätig: über 18 bis 35 Stunden oder geringfügig beschäftigt: bis 18 Stunden). Beim zweiten Wert gehören die beiden Partner jeweils unterschiedlichen Arbeitszeitkategorien an. Allerdings kann damit keine abschließende Einschätzung über die Möglichkeiten eines gemeinsamen Feierabends getroffen werden, da hierzu Informationen über die tageszeitliche Verteilung der Arbeitszeiten fehlen.

haben, okay wir gehen gleich nach der Arbeit dann zum Schwimmen. [...] Und das ist heute weniger geworden. Weil die Arbeitszeiten zu weit auseinander liegen. Ich habe damals auch Vollzeit gearbeitet, das heißt wir waren ungefähr zur gleichen Zeit dann am Ort. So, und jetzt bin ich schon um drei zu Hause, wenn ich pünktlich Feierabend mache. Mein Mann muss aber mindesten bis halb fünf arbeiten. Das Kind kommt aber schon, wenn sie mit dem Bus fährt, um halb drei nach Hause. Und durch diese unterschiedlichen Zeiten lässt sich das schlecht kombinieren. Entweder mit viel Hin- und Herfahrrerei oder dass das Kind immer lange allein zu Hause ist.

(Frau T aus Mittenwalde, Typ S-S; 45 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Die Antworten auf die explizite Frage, inwiefern sich die Freizeit seit dem Umzug ins Umland verändert hat, konzentrieren sich bei Familien ausnahmslos auf die Auswirkungen vollzogener Familiengründungen. Neben den damit verbundenen zeitlichen Einschränkungen erfolgt auch eine Uminterpretation des Freizeiterlebens von einer persönlichen bzw. partnerschaftlichen Interessenbefriedigung zu einer Familienfreizeit, die den Bedürfnissen und zeitlichen Erfordernissen der Kinder die oberste Priorität einräumt.

Ja, ich muss es ja nochmal so sagen oder betonen auch, dass sich die Priorität, was Freizeit angeht, einfach verändert mit Gründung einer Familie und dass man dann auch ganz andere Dinge wahrnimmt als was man vorher gemacht hat. Früher war es der Kindergarten, jetzt ist es die Schule. Da konzentriert es sich eben alles auf das Kind. Also unsere Freizeit ist unser Kind. [...] Aber es ist alles wunderbar. Ich möchte das nicht missen. Ich habe vor dem Kind, also auch während des Studiums genügend erlebt und auch genügend gesehen, auch viele Urlaube außerhalb von Deutschland. Und so wie es ist, ist es gut.

(Frau B aus Schönwalde-Glien, Typ S; 40 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Unter diesen Prioritätensetzungen verringern sich die Kopplungsmöglichkeiten von Freizeitwegen. Selbst wenn die Zeiteffizienz bei diesen Kopplungen größer wäre als bei der separaten Durchführung der Wege, erfordern auch die Kopplungen einen Zeitaufwand, der mit den Zeitrhythmen der Kinder kollidieren kann. In Folge dessen gilt zumindest für Freizeitwege, dass Eltern im Zweifelsfall eher ihre persönlichen Freizeitbedürfnisse einschränken als dass sie ihre Freizeitaktivitäten in Wegekopplungen integrieren.

Insgesamt lassen sich somit drei Gründe für die geringe Kopplungsneigung von Freizeitaktivitäten identifizieren: die ausgeprägte Eigenständigkeit von Freizeit, die Fokussierung der Freizeit auf die Wochenenden sowie die zeitlichen Koordinierungsherausforderungen bei gemeinsam durchgeführten Freizeitaktivitäten.

Welche Bedingungen fördern demgegenüber die Kopplungsbereitschaft bei Freizeitaktivitäten? Zeitliche Einschränkungen stellen häufig zwar eine notwendige, aufgrund der zuvor aufgezeigten Faktoren aber noch keine hinreichende Bedingung dar, Freizeitwegkopplungen auszulösen. Dies wird auch in den Interviews deutlich: Während Kopplungen, in denen Einkaufswege integriert sind, meistens allein aus zeitlichen Restriktionen erklärt und demzufolge als Zeitsparstrategien eingesetzt werden, gelten bei

Freizeitwegkopplungen hiervon teilweise abweichende Bedingungen. Ein Beispiel dafür sind Freizeitaktivitäten, auf die die Befragten nicht verzichten wollen, die aber nur in Berlin und somit relativ weit entfernt von der eigenen Wohnung durchgeführt werden können. Wenn sich in Berlin auch die Arbeitsstätte befindet, wird die entsprechende Freizeitaktivität hiermit kombiniert.

Wenn ich ins Theater gehe, dann fahre ich vorher eigentlich auch nicht nach Hause. Dann nehme ich vielleicht sogar irgendwas mit und ziehe mich hier um. Also das ist mir dann zu viel, zweimal am Tag diesen Weg hin und her. [...] Und weil ich dann nur rausfahren würde, um mich umzuziehen, was vielleicht eine halbe Stunde dauert. Und dann investiere ich vielleicht zwei Stunden Fahrzeit und die Zeit habe ich dann auch nicht. Wenn jetzt irgendwas theatermäßig um 19.00 oder 20.00 Uhr anfängt – ich arbeite meistens bis um fünf – würde ich das zeitlich auch gar nicht schaffen, hin und her zu fahren. Also das wäre nur eine Hetzerei. Und das mache ich aus dem Grund dann einfach nicht. Man geht vor dem Theater vielleicht vorher noch irgendwo hin, etwas trinken, ein Bier, ein Glas Wein oder so.

(Frau D aus Altlandsberg/Seeberg, Typ S; 49 Jahre; verheiratet)

Aufgrund der fixen Veranstaltungszeit führen solche Wegekopplungen insgesamt also zu keiner Zeitersparnis gegenüber einer separaten Durchführung der Wege. Vielmehr werden dadurch Leerzeiten erzeugt, die überbrückt werden müssen. Die Kopplungsmotivation besteht v.a. darin, nicht notwendige Mobilität zu reduzieren und den damit verbundenen Zeitstress zu vermeiden. Kennzeichnend für Freizeitwegkopplungen können neben dadurch entstehenden Leerzeiten auch Kopplungsabfolgen sein, bei denen Freizeitaktivitäten vor der Arbeitstätigkeit durchgeführt werden.

Ich mache hier Hochschulsport, vor der Arbeit. Ich muss das ja auch immer verknüpfen, dass man hier nicht noch einmal abends herein fahren muss. Deshalb ist das ein Termin, den ich früh haben muss, vor der Arbeit. Aqua-Fitness, das bietet sich auch ganz toll an mit dem Termin, den der Hochschulsport anbietet. [...] Freitags stehe ich für meine Verhältnisse ganz früh auf und gehe sozusagen vor der Arbeit zu meinem Sport. Also da verknüpfe ich das eben, dass ich am Freitag ein bisschen später anfangen zu arbeiten. Wir öffnen ja erst um 10.00 Uhr. Eigentlich fängt ja um 9.00 Uhr die Kernarbeitszeit an, aber da habe ich mit meinem Chef ein Abkommen geschlossen, dass ich an dem Tag, das ist also eine Ausnahme, später kommen darf.

(Frau D aus Altlandsberg/Seeberg, Typ S; 49 Jahre; verheiratet)

Somit sind diese Kopplungskonstellationen einerseits mit einer Zeit- und Wegersparnis, andererseits aber auch mit zusätzlichem Aufwand verbunden, dessen Inkaufnahme individuell unterschiedlich ausgeprägt sein dürfte.

Freizeitwegkopplungen konzentrieren sich außerdem auf Freizeitaktivitäten, die aufgrund langer Wegedauern eher selten durchgeführt werden.

Hier sind einfach die Wege kürzer. Also wenn ich sage, ich gehe jetzt essen, dann weiß ich, ich gehe in ein Restaurant, dann esse ich und dann halte ich mich da vielleicht zwei Stunden auf und dann bin ich wieder zuhause. Oder ich gehe ins Kino und weiß, der Film

geht so und so lange, trinke hinterher noch einen Cocktail und gehe wieder nach Hause. Da sind die Wege kürzer. Aber wenn ich in Berlin bin, da weiß ich, dass ich mir von der Zeit her einfach mehr nehme. Weil das kommt vielleicht erst wieder in 14 Tagen oder drei Wochen vor. Also wenn wir rein fahren oder drin bleiben, dann ist es ja über einen längeren Zeitraum, dann kombiniert man ein Schlendern oder Shopping mit einem schönen Essen und dann vielleicht noch mal Kino oder abends vielleicht irgendwo nochmal eine Einkaufsmeile entlang laufen, wo man nochmal ein bisschen Flair hat. Dann wird noch ein Cocktail getrunken, also das ist dann immer eine Kombination.

(Frau Q aus Wildau, Typ NK; 47 Jahre; verheiratet)

Um die mit der Wegedauer nach Berlin verbundene geringe Häufigkeit der Freizeitaktivitäten kompensieren zu können, werden somit mehrere Aktivitäten miteinander kombiniert. Die Vielzahl der von Frau Q kombinierten Freizeitaktivitäten stellt allerdings aufgrund der kopplungshemmenden Sättigungseffekte kein repräsentatives Freizeitverhalten dar bzw. konzentriert sich auf die in der Stichprobe wenigen Personen mit einer auffallend aktiven Freizeitmobilität. Frau Q zeigt mit ihrer Aussage, dass die Kopplungsneigung als eine Funktion der Wegedauer interpretiert werden kann: Mit größerer Entfernung der Freizeitziele steigt die Kopplungsneigung. Nahräumlich durchgeführte Freizeitaktivitäten werden demgegenüber als separate Wege absolviert.

Eine dritte Bedingung für das Auftreten von Freizeitwegekopplungen wurde oben bereits angedeutet und bezieht sich die Bedeutung der gemeinsam mit Freunden verbrachten Freizeit. Kopplungen treten v.a. dann auf, wenn sich die bevorzugten Freizeitorte der Suburbaniten in der Nähe ihrer Arbeitsstätte befinden und diese sich zudem mit den Wohn- bzw. Freizeitorten ihrer Freunde decken. Diese Konstellation nimmt in der Stichprobe zwar einen äußerst geringen Anteil ein,³⁶⁵ führt bei erfüllten Bedingungen aber zu einer ausgeprägten Kopplungsneigung.

Treffen mit Freunden und auch alles, was kulturell ist, das ist in Berlin. Der Freundeskreis wohnt zu 90% in Berlin, z.T. da auch in die Richtung da draußen, also Falkensee. Und deshalb Berlin. [...] Das meiste an Freizeit – also wenn man wirklich irgendwo hingeht – das findet nach der Arbeit statt. Und dann bleibe ich gleich in der Stadt. Dann fahre ich gar nicht erst raus. Dann trifft man sich ja meistens mit irgendwelchen Leuten und dann ist es ja doch eher in der Stadt.

(Frau N aus Schönwalde-Glien, Typ S; 33 Jahre; Haushalt mit Partner)

Das Bedürfnis, die Freizeit mit Freunden zu verbringen, führt bei einer räumlichen Koinzidenz der jeweilig bevorzugten Freizeitorte somit zu einem Anstieg der Kopplungsneigung. Diese nach der Arbeit durchgeführten Freizeitaktivitäten dienen vorrangig der sozialen Kontaktpflege mit Freunden, während bestehende Zeitrestriktionen als

³⁶⁵ So beträgt bspw. der Anteil derjenigen, die ihre Freizeit überwiegend auf Berlin konzentrieren, dort gleichzeitig arbeiten und auch mindestens zwei Freunde von ihnen dort wohnen, nur 4,1% (n = 47). Werden zusätzlich die Befragten berücksichtigt, von denen nur ein einziger Freund in Berlin wohnt, erhöht sich der Anteil geringfügig auf 5,9% (n = 67).

Kopplungsursache von geringerer Bedeutung sein dürften. Auch die in den Interviews mehrfach genannten Treffen mit Arbeitskollegen entstehen aus diesen Motiven. So antwortet bspw. Herr J auf die Frage, inwieweit er seine Freizeit mit anderen Aktivitäten verbindet, folgendermaßen:

Eher selten, eher selten. Also, das ist dann mehr diesem Umstand geschuldet, dass man sagt, man geht mit einem Kollegen mal ein Bier trinken. Die Kollegen wohnen oftmals auch in Berlin. Dass man dann also sagt, okay, dann treffe ich mich irgendwo in Berlin. Aber das ist eher selten.

(Herr J aus Zossen, Typ S-S; 45 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Diese sozial motivierten Freizeitwegkopplungen umfassen schließlich noch Besuche ortsfremder Freunde oder Bekannter, denen die Befragten einige Sehenswürdigkeiten zeigen möchten.

Wenn ich jetzt jemanden zu Besuch habe, der hier nicht aus der Gegend ist und ich mit dem eine kulturelle Veranstaltung abends besuchen will, okay, dann fährt man halt schon vorher nach Berlin rein, um noch hier und da zu gucken. Aber ansonsten eigentlich eher nicht.

(Frau L aus Ludwigsfelde, Typ AK; 45 Jahre; Haushalt mit Sohn)

Zusammenfassend weisen kopplungsförderliche Konstellationen drei Gemeinsamkeiten auf: Erstens beinhalten diese Wegekopplungen Freizeitaktivitäten, die insgesamt selten bzw. nur von einem begrenzten Personenkreis in der beschriebenen Weise durchgeführt werden. Um die mit den Kopplungen verbundenen Vorteile zu realisieren, müssen die Bewohner bspw. zu einem Mehraufwand auf anderen Ebenen bereit sein. Somit lassen sich zweitens Zeitersparnisse nur bedingt erzielen. Kopplungen als Alltagsstrategie von Suburbaniten, die Auswirkungen von Zeitrestriktionen zu reduzieren, stellen somit kein geeignetes Instrument dar. Drittens fällt auf, dass sich die Interviewaussagen ausschließlich auf Kopplungssituationen beziehen, die in Berlin realisiert werden. Lässt sich diese Berlin-Fokussierung auch quantitativ belegen, spielen Kopplungen im Umland bzw. im Nahraum also nur eine marginale Rolle? Die Frage wird im folgenden Teilkapitel erörtert.

6.4.3 Räumliche Schwerpunkte der Freizeitwegkopplungen

Die im Fragebogen erhobene Abfrage über den jeweiligen Startort der angegebenen Freizeitwege (Wohnung oder Arbeitsplatz) zeigt, dass sich die Arbeitsstätten derjenigen, die mindestens eine Freizeitaktivität mit ihrem Arbeitsweg kombinieren, überdurchschnittlich oft in Berlin befinden. So geben 26,5% der in Berlin arbeitenden Erwerbstätigen mindestens eine entsprechende Wegekopplung an, während dies nur für 19,3% der im Umland und für 18,3%

der im eigenen Wohnort arbeitenden Erwerbstätigen zutrifft.³⁶⁶ Bezogen auf die Gesamtzahl der mit Arbeitswegen kombinierten Freizeitaktivitäten werden mehr als 50% davon in Berlin durchgeführt und damit ungleich mehr als im Umland bzw. im eigenen Wohnort (Tabelle 12).

Tab. 12: Anteil der mit Arbeitswegen kombinierten Freizeitaktivitäten nach Zielräumen, differenziert nach dem Standort der Arbeitsstätte

	Anteil Freizeitaktivitäten mit Arbeitsstätte im eigenen Wohnort (n = 23)	Anteil Freizeitaktivitäten mit Arbeitsstätte im Umland (n = 50)	Anteil Freizeitaktivitäten mit Arbeitsstätte in Berlin (n = 193)	Anteil Freizeitaktivitäten insgesamt (n = 266)
Zielraum eigener Wohnort	34,8%	24,0%	19,7%	21,8%
Zielraum Umland	43,5%	52,0%	19,2%	27,4%
Zielraum Berlin	21,7%	24,0%	61,1%	50,8%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007

Tabelle 12 verdeutlicht die ausgeprägte Berlin-Fokussierung der Freizeitwegkopplungen. Diese trifft insbesondere auf Personen zu, die in Berlin auch arbeiten. Erwerbstätige mit einem Arbeitsplatz im Umland bzw. im eigenen Wohnort führen im Vergleich dazu relativ mehr Kopplungen in der Umgebung ihrer jeweiligen Arbeitsstätte auf. Allerdings kann selbst bei diesen Erwerbstätigen ein noch verhältnismäßig hoher Anteil der in Berlin kombinierten Freizeitaktivitäten verzeichnet werden, wenn der damit verbundene Wegaufwand nach Berlin berücksichtigt wird.

Um eine räumliche Verortung der Freizeitwegkopplungen mit sämtlichen Wegezwecken vornehmen zu können, werden auf Basis der Wegeprotokolle alle Kopplungen, in denen Freizeitwege integriert sind, nach den möglichen Räumen ihrer Ausübung kategorisiert. Für die somit sechs konzipierten Kategorien werden zuerst alle beteiligten Freizeitaktivitäten berücksichtigt, während in der rechten Tabellenspalte aufgrund der teilweise abweichenden Anteile lediglich die infrastrukturorientierten Aktivitäten ausgewiesen werden (Tabelle 13).

³⁶⁶ Der Stichprobenumfang für die Standorte der Arbeitsstätten beträgt: n = 71 (eigener Wohnort), n = 166 (Umland), n = 442 (Berlin).

Tab. 13: Anteil der Freizeitwegekopplungen nach Räumen der Ausübung*

	Freizeitwegekopplungen (alle Freizeitaktivitäten) (n = 548)	Freizeitwegekopplungen** (nur infrastrukturorientierte Aktivitäten) (n = 168)
eigener Wohnort und eigener Wohnort	30,1%	15,5%
Umland und Umland	11,7%	12,5%
Berlin und Berlin	23,9%	35,1%
eigener Wohnort und Umland	17,1%	18,4%
eigener Wohnort und Berlin	6,9%	6,0%
Umland und Berlin	10,3%	12,5%
Gesamt	100%	100%

* Den Raumpaaren sind diejenigen Kopplungen zugeordnet, bei denen alle an der Kopplung beteiligten Aktivitäten die ausgewiesenen Raumkombinationen abdecken, unabhängig wie viele Aktivitäten die Kopplung enthält. Die Kopplungen enthalten mindestens eine Freizeitaktivität, wobei bei den drei letzten Raumpaaren auf eine Ausweisung, an welchem der beiden angegebenen Räume die Freizeitaktivität durchgeführt wird, verzichtet wird.

** Berücksichtigt sind hier Freizeit-, Arbeits- und Einkaufsstätten.

Quelle: Wegeprotokollierung Oktober 2007

Werden lediglich die infrastrukturorientierten Kopplungsaktivitäten berücksichtigt, verringert sich der Anteil der Kopplungen, die innerhalb des eigenen Wohnortes erfolgen, deutlich gegenüber den insgesamt betrachteten Freizeitwegekopplungen. Diese Differenz erklärt sich aus dem hohen Anteil der im eigenen Wohnort kombinierten Natur- und Bewegungsaktivitäten. Die Werte verdeutlichen, dass sich infrastrukturorientierte Freizeitwegekopplungen überwiegend auf Berlin fokussieren. Außerdem zeigt die Tabelle, dass der Anteil der Kopplungen innerhalb derselben Raumeinheit den Anteil der Kopplungen, bei denen sich die beteiligten Aktivitäten auf unterschiedliche Räume verteilen, deutlich überwiegt.³⁶⁷ Freizeitwegekopplungen erfolgen also zum einen primär räumlich konzentriert, zum anderen hierbei vorrangig auf Berlin orientiert. Repräsentative Aussagen zur räumlichen Verortung aktivitätenspezifischer Kopplungsmuster können aufgrund der differenzierungsbedingt geringen Stichprobengrößen nicht getroffen werden. Tendenziell deuten die Werte aber zwei unterschiedliche Muster an: Die Relationen bestätigen den bereits

³⁶⁷ Aufgrund der groben Klassifizierung kann jedoch nicht konkret belegt werden, dass bei den Kopplungen innerhalb derselben Raumeinheit ausschließlich kurze Wegedistanzen zwischen den dazugehörigen Aktivitäten zurückgelegt werden. Umgekehrt müssen Kopplungen, die Aktivitäten im Umland und im eigenen Wohnort miteinander verbinden, nicht unbedingt lange Wegedistanzen zwischen den Aktivitäten erfordern.

in der Fragebogenauswertung ausgestellten Befund, dass sich mit Arbeitswegen kombinierte Freizeitaktivitäten eindeutig auf Berlin fokussieren. Demgegenüber weisen mit Einkaufswegen kombinierte Freizeitaktivitäten zwar auch diese Berlin-Orientierung auf, diese wird allerdings durch eine ähnlich große Orientierung auf den eigenen Wohnort überlagert.³⁶⁸ Die Orientierung der Freizeitwegkopplungen auf Berlin wird zum einen damit begründet, dass für die an den Kopplungen beteiligten Freizeitaktivitäten nur dort ein entsprechendes Angebot zur Verfügung steht. Zum anderen steigt mit zunehmender Entfernung der Freizeitziele zum Wohnort – wie bereits oben ausgeführt wurde – die Kopplungsneigung an. Inwieweit wirken sich post-suburbane Freizeitstandorte auf das Kopplungsverhalten aus? Diese weisen einerseits Angebotsstrukturen auf, die Kopplungen induzieren können. Andererseits könnten die relativ kurzen Wegedistanzen zwischen solchen Standorten und dem Wohnort die Kopplungsneigung reduzieren. Auf die in den Interviews gestellte Frage, ob sich die Bewohner im nahräumlichen Umland multifunktionale Freizeitstätten wünschen, äußern lediglich drei der 18 Befragten, dass sie die Kopplungsmöglichkeiten dieser Funktionsstandorte nutzen bzw. nutzen würden. In der unmittelbaren Wohnumgebung lehnen die Befragten mit einer Ausnahme solche Freizeitstätten sogar ausdrücklich ab.

Das wäre dann sicherlich eine Einbuße bei der Ruhe, die man hier hat. Die Straße hier kommt ja direkt aus Berlin. Und wenn die Berliner etwas Neues sehen, dann müssen sie da erst mal hin. Das machen wir ja auch nicht anders, wenn in Berlin irgendetwas Neues aufmacht. Aber das ist hier dann genau die Einflugsschneise, wenn in Genshagen an der Autobahn hier so etwas entstehen sollte wie in Wildau. Also mir persönlich würde das dann irgendwann auf den Keks gehen. Dann wäre dann halt meine Ruhe weg, die ich hier habe.

(Herr K aus Ludwigsfelde, Typ AK; 20 Jahre; Haushalt mit Mutter)

Ich würde es z.B. nicht wollen in Mittenwalde. Oder geschweige denn, eine Katastrophe wäre es, wenn *hier* irgendetwas gemacht werden würde. Ich habe zehn Kreuze gemacht, als unser kleiner Dorf-Tante-Emma-Laden geschlossen wurde, weil mir das eigentlich schon zu viel war. Aber so im Umkreis von 20 Minuten Autofahrt oder einer viertel Stunde Autofahrt könnte mehr sein. Einfach zum Betrachten.

(Frau I aus Mittenwalde, Typ S-S; 37 Jahre; verheiratet, zwei Kinder)

Solche verkehrs- und nutzungsintensiven Funktionsstandorte widersprechen also dem Bedürfnis der Suburbaniten nach Erholung und einer ruhigen Wohnumgebung – und somit Merkmalen, die für den Umzug ins Umland von maßgeblicher Bedeutung waren. Im nahräumlichen Umland jenseits der unmittelbaren Wohnumgebung befürworteten die Befragten solche Freizeitstätten aber durchaus. Dabei präferieren sie die vielfältigen Möglichkeiten, die

³⁶⁸ Insbesondere bei Kopplungen zwischen Einkaufs- und Sport- & Wellness-Aktivitäten sowie zwischen Einkaufs- und sozialorientierten Aktivitäten lassen sich diese dichotomen Orientierungen feststellen.

Freizeitangebote dort separat zu nutzen, nicht jedoch die Kopplungspotentiale, die solche Funktionsstandorte aufweisen.

Also ich sage mal so, für diese unterschiedlichen Aktivitäten, die wir jetzt aufgezählt haben, wenn man die an einem Ort bekäme, wäre das natürlich schön. Wobei, Sie nutzen natürlich auch nicht alle Aktivitäten gleichzeitig. Von daher ist das für mich an sich uninteressant. Denn wenn ich sage, ich erreiche verschiedene Aktivitäten von hier aus im Rahmen von maximal 25 km. Ob ich die 25 km *da* hin fahre, *da* hin fahre oder *da* hin fahre, ich mache immer sowieso nur eines.

(Herr J aus Zossen, Typ S-S; 45 Jahre; verheiratet, ein Kind)

Dieses Freizeitverhalten lässt sich auch quantitativ belegen. Das A10-Center in Wildau als einzige multifunktionale Freizeitstätte im Berliner Umland besitzt als Freizeitziel der Suburbaniten – nicht nur für die Befragten in Wildau (Typ NK) – eine übergeordnete Bedeutung. Die Kopplungsmöglichkeiten des A10-Centers werden hingegen kaum genutzt, zumindest nicht von den in unmittelbarer Center-Nähe wohnenden Befragten: Im Vergleich aller Untersuchungsgebiete zeichnen sich die Bewohner in Wildau (Typ NK) durch eine unterproportionale Kopplungsneigung ihrer Freizeitwege aus.³⁶⁹ Somit bestätigt sich die Vermutung, dass die Kopplungsneigung auch eine Funktion der Wegedauer darstellt, dass also nahräumlich durchgeführte Freizeitaktivitäten überwiegend als separate Wege absolviert werden. Die Realisierung von Freizeitwegkopplungen in einem Raum setzt also zwei Bedingungen voraus: Dieser Raum muss zum einen ein vielfältiges Freizeitangebot aufweisen, zum anderen weit genug vom eigenen Wohnort entfernt liegen.

Als letzte Frage wird abschließend die Bedeutung von Freizeitwegkopplungen für verschiedene Bevölkerungsgruppen diskutiert.

6.4.4 Kopplungsakteure

Den Ausgangspunkt der Frage, ob die Kopplungsneigung zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen differiert, stellt die Vermutung dar, dass Personen mit einer hohen Anzahl außerhäuslicher Aktivitäten bzw. zeitlichen Einschränkungen eine höhere Kopplungsneigung aufweisen. Ein Vergleich zwischen den Personen, die mindestens eine Freizeitaktivität mit einem anderen Wegezweck kombinieren und den Personen, die gar nicht koppeln, ergibt keine eindeutigen Muster. Die Kopplungsneigung unterscheidet sich demnach nicht nach dem Einkommensniveau, dem Bildungsstand, der beruflichen Qualifikation und auch nicht nach verschiedenen Lebensstiltypen. Eine leicht überproportionale, jedoch nicht signifikante Kopplungsneigung lässt sich bei Frauen, Alleinerziehenden, Familien mit

³⁶⁹ Während der Anteil der Koppler in der Gesamtstichprobe 16,5% beträgt (n = 187), weist der entsprechende Wert in Wildau (Typ NK) nur einen Anteil von 14,6% aus. Lediglich in Grünheide (Typ S) fällt der Anteil – vermutlich durch die Alterstruktur bedingt – noch geringer aus (10,6%), während der Maximumwert in Zossen (Typ S-S) mit 22,2% erreicht wird.

Kindern und erwerbstätigen Personen feststellen. Ältere bzw. nicht mehr erwerbstätige Personen kennzeichnet dagegen eine signifikant unterproportionale Kopplungsneigung. Welche Ergebnisse können für die Personen erzielt werden, die aufgrund hoher Erwerbs- oder Reproduktionsarbeitszeitbelastungen lediglich über geringe zeitliche Ressourcen verfügen? Wie bei den Analysen zur nahräumlichen Freizeitmobilität zeigen die betreffenden Personen keine vom Durchschnitt abweichenden Verhaltensweisen: Nur in den Haushalten, in denen beide Partner Vollzeit erwerbstätig sind, zeichnen sich die Personen durch eine etwas höhere Kopplungsneigung aus. Die Ergebnisse sind jedoch nicht signifikant. Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Vergleich zwischen Personen mit Kindern unter 16 Jahren und Personen ohne bzw. mit älteren Kindern: Die erstgenannte Personengruppe koppelt Freizeitwege etwas stärker als die zweite Gruppe, wobei auch hier keine signifikanten Unterschiede festgestellt werden können. Dieselben Befunde ergeben sich bei der Berücksichtigung des unterschiedlichen Zeitaufwands für Reproduktionsarbeitstätigkeiten sowie bei der gemeinsamen Betrachtung der drei zeitbezogenen Variablen. Die weitere Vermutung, dass Personen, die ihren für Mobilität verwendeten Zeitaufwand als problematisch empfinden, als Zeitsparstrategie neben der Nahraumorientierung auch Freizeitwegkopplungen praktizieren, kann weder in den Interviews noch in den quantitativen Analysen bestätigt werden.

Diese geringen Unterschiede zwischen unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen lassen sich konsistent mit den vorherigen Ergebnissen erklären. Freizeitwegkopplungen haben im suburbanen Alltag insgesamt eine zu geringe Bedeutung, als dass dadurch Varianzen in der Stichprobe hervorgerufen werden könnten. Bei Personengruppen mit zeitlichen Einschränkungen – also bspw. Familien mit Kindern bzw. Erwerbstätigen – wird ein vorhandener kopplungsförderlicher Zeitdruck durch kopplungshemmende Faktoren kompensiert: zum einen durch deren Wochenend-Orientierung ihrer Freizeit, zum anderen durch die Schwierigkeit, die Zeitbudgets dieser Personen für Kopplungsaktivitäten zu koordinieren. Zeitrestriktionen werden also weder durch nahräumlich absolvierte Freizeitwege noch durch Freizeitwegkopplungen aufgelöst.

Die Fragestellung F2 lautete: Welche Bedeutung haben Freizeitwegkopplungen bei Suburbaniten (A)? Welche Ursachen können dafür identifiziert werden (B)? Wo finden diese Kopplungen vorwiegend statt (C)? Welche Personengruppen beteiligen sich vorrangig daran (D)?

Die Analysen haben gezeigt, dass Suburbaniten ihre Freizeitaktivitäten – entgegen den in Forschungsarbeiten formulierten Annahmen – in einem insgesamt nur geringen Ausmaß mit anderen Aktivitäten kombinieren. Dies gilt insbesondere für Kopplungsmuster, die infrastrukturorientierte Freizeitaktivitäten enthalten. Lediglich bei Kopplungen, die sich aus gastronomischen bzw. naturorientierten Aktivitäten zusammensetzen, kann eine etwas höhere

Kopplungsneigung beobachtet werden. In dieser Form stellen Kopplungen keine adäquate Alltagsstrategie von Suburbaniten dar, die Auswirkungen von Zeitrestriktionen zu reduzieren (A). Die geringe Kopplungsneigung von Freizeitaktivitäten resultiert dabei aus der Wahrnehmung der Freizeit als eigenständiger Aktivität, der Fokussierung der Freizeit auf die Wochenenden sowie den zeitlichen Koordinierungsherausforderungen bei gemeinsam mit der Familie durchgeführten Freizeitaktivitäten. Demgegenüber stellen kopplungsförderliche Konstellationen die Ausnahme dar, wobei die mit den Kopplungen verbundenen Zeitersparnisse zudem nur sehr begrenzt realisiert werden können (B). Freizeitwegekopplungen konzentrieren sich räumlich vorrangig auf Berlin. Im Umland gelegene Freizeitstätten können selbst bei einem multifunktionalen Ausstattungsniveau kaum Kopplungen induzieren, da deren nahräumliche Erreichbarkeit ein separates Aufsuchen begünstigt (C). Eine vorrangige Beteiligung bestimmter Personengruppen an Freizeitwegekopplungen kann aufgrund der insgesamt sehr geringen Kopplungsbedeutung für die Suburbaniten nicht festgestellt werden (D).

Im folgenden und letzten Auswertungskapitel wird die Erklärungskraft der Lebensstilfaktoren für die Freizeitmobilität diskutiert.

6.5 Erklärungspotentiale von Lebensstilen für die Freizeitmobilität

Die Hypothese H2 lautete: Der Lebensstilansatz kann die Zielwahl in der Freizeitmobilität von Suburbaniten aufgrund der restriktiven räumlichen und soziodemographischen Bedingungen nur unzureichend erklären. Demzufolge ist auch der Anteil der Personen mit einem mobilitätsintensiven Freizeitverhalten im suburbanen Raum nur sehr gering (A). In anderen räumlichen Kontexten können Lebensstile durchaus Erklärungspotentiale für die Alltagsmobilität aufweisen, während dies für Suburbia nur sehr eingeschränkt gilt (B).

Analog zu den Auswertungen zur ersten Hypothese werden in diesem Kapitel – soweit dies nicht anders angegeben wird – nur die infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten berücksichtigt, um die Vergleichbarkeit mit den bereits erzielten Ergebnissen zu gewährleisten.

In Kapitel 6.3.2 wurden die Lebensstilfaktoren bereits in die statistische Datenanalyse einbezogen und deren Erklärungsgehalt für die Zielwahl mit den entsprechenden Werten der räumlichen und soziodemographischen Faktoren verglichen. Die bivariaten Analysen ließen hierbei deutliche statistisch signifikante Zusammenhänge auf der Ebene des Ausstattungsniveaus erkennen: So konzentrieren sich die drei Lebensstiltypen mit einem hohen Ausstattungsniveau in ihrer Freizeit vorrangig auf Berlin und die drei Lebensstiltypen mit einem geringen Ausstattungsniveau überwiegend auf den eigenen Wohnort bzw. auf das Umland. Bezogen auf das Modernitätsniveau zeigten sich hingegen keine systematischen Zusammenhänge. Die multivariaten Analysen bestätigten einerseits zwar weitgehend diese

Zusammenhänge, andererseits weist der Lebensstilansatz – ähnlich wie der soziodemographische Ansatz – im Vergleich zum Raumansatz eine weitaus geringere Erklärungskraft für die Zielwahl auf. Neben der durch den Umzug ins Umland gesteigerten Wohnumfeldzufriedenheit werden nähräumliche Freizeitwege somit v.a. durch Restriktionen des infrastrukturellen Ausstattungsniveaus sowie teilweise der materiellen Ressourcenverfügbarkeit determiniert. Anzeichen, die auf eine hohe Wahlfreiheit in Bezug auf die Zielwahl und die Freizeitwegedauer hindeuten, konnten in der Stichprobe demgegenüber kaum identifiziert werden. In diesem Zusammenhang fällt auch die relativ deutliche Problemwahrnehmung des Mobilitätsaufwands der Suburbaniten auf.

In der Lebensstilforschung wird Freizeitmobilität nicht nur als Instrument zum Erreichen eines Zielortes interpretiert, sondern es wird auf deren hohe Bedeutung als eigenständiger Freizeitaktivität verwiesen. Nach allen bisherigen Auswertungen scheint diese Deutung für die Bewohner des suburbanen Raums eher nicht zuzutreffen. Um diese Vermutung noch genauer überprüfen zu können, sollten die Befragten zur vorgegebenen Aussage „Manchmal gefällt es mir, ohne Ziel mit dem Auto durch die Gegend zu fahren“ auf einer fünfstufigen Skala angeben, inwieweit dies auf sie persönlich zutrifft. Zum Vergleich werden die Ergebnisse einer deutschlandweiten Untersuchung herangezogen, bei der dieselbe Formulierung verwendet wurde (siehe FN 147, S. 30) und die von 29% der Befragten zumindest teilweise bestätigt wurde („trifft ganz genau zu“: 8% und „trifft eher zu“: 21%). In der Stichprobe im Berliner Umland entfallen auf die Kategorie „trifft ganz genau zu“ hingegen lediglich 4,8% und auf die Kategorie „trifft eher zu“ nur 6,5%. Weit mehr als die Hälfte aller Befragten lehnen die Aussage demgegenüber vollständig bzw. weitere 30% zumindest teilweise ab.

Mit derselben Skalierung wurde die Zustimmung zur Aussage „Ohne Auto könnte ich meinen Alltag nicht organisieren“ erhoben. Für 68,3% der Befragten trifft dies ganz genau zu und für weitere 12,9% zumindest eher zu.

Diese beiden Ergebnisse – die sich auf die gesamte Alltagsmobilität der Befragten beziehen – bestätigen für die Bewohner im suburbanen Raum, dass sie ihre Alltagsmobilität ganz überwiegend nach rationalen Aufwand-Nutzen-Kalkülen organisieren. Personen, deren Mobilitätshandeln darüber hinaus auch auf erlebnisorientierte Motivstrukturen zurück geführt werden kann, bilden im Untersuchungsraum demgegenüber eine absolute Minderheit.

Auch auf die drei Lebensstiltypen mit einem hohen Ausstattungsniveau, die ihre infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten vorwiegend auf Berlin konzentrieren und deren Freizeitwege demzufolge durch relativ lange Wegedauern gekennzeichnet sind, entfallen in der Stichprobe nur relativ geringe Anteile. Abbildung 15 zeigt die Verteilung der

Lebensstiltypen im Berliner Umland sowie vergleichend dazu die entsprechende Verteilung in Berlin.

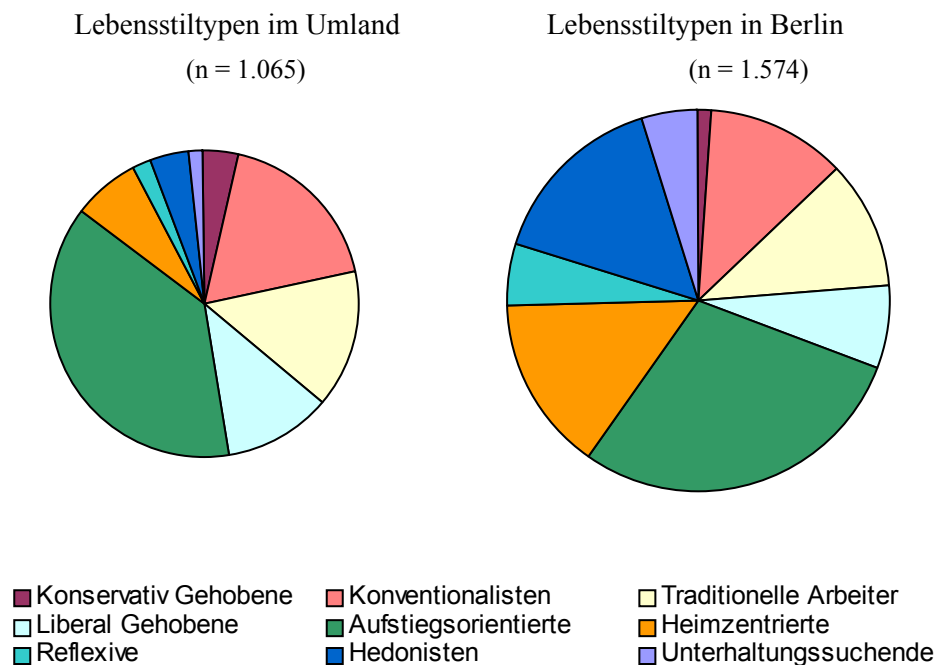


Abb. 15: Verteilung der Lebensstiltypen im Berliner Umland und in Berlin

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007; GEBHARDT, D. 2008, S. 145; eigene Darstellung

Der Anteil der drei Lebensstiltypen mit einem hohen Ausstattungsniveau – also Konservativ Gehobene, Liberal Gehobene und Reflexive³⁷⁰ – beträgt im Umland insgesamt nur 16,7%. Allerdings entfällt in Berlin auf diese drei Typen mit 13,4% ein insgesamt noch geringerer Anteil. Diese Differenz erklärt sich aus der sozialen Selektionswirkung der Bevölkerungssuburbanisierung, an der Personengruppen mit einem überdurchschnittlich hohen Qualifikations- und Einkommensniveau besonders stark beteiligt sind. Trotz dieser Differenz bleibt die Bedeutung von Lebensstiltypen, deren Freizeitwege lange Wegedauern erfordern, im Umland begrenzt.

³⁷⁰ Bezogen auf die die Lebensstiltypen strukturierenden Variablen Äquivalenzeinkommen, Bildungsstand und Alter nehmen diese drei Typen erwartungsgemäß die jeweils höchsten Positionen beim Äquivalenzeinkommen und beim Bildungsstand ein: So beträgt das durchschnittliche Äquivalenzeinkommen bei den Konservativ Gehobenen 1.954,80 EUR, bei den Liberal Gehobenen 2.049,39 EUR und bei den Reflexiven 2.398,50 EUR (Durchschnittswert der Gesamtstichprobe: 1.585,50 EUR). Der Anteil der Hochschulabsolventen an allen Bildungsabschlüssen beträgt bei den Konservativ Gehobenen 70,0%, bei den Liberal Gehobenen 47,3% und bei den Reflexiven 52,6% (in der Gesamtstichprobe hingegen 36,4%).

Neben der Zielwahl bzw. der Wegedauer werden nun weitere Mobilitätsvariablen berücksichtigt, wobei überprüft wird, inwieweit diese mit dem Lebensstilansatz erklärt werden können. Damit sollen mögliche Auswirkungen der in der Lebensstilforschung betonten Handlungsfreiheit auf die Freizeitmobilität identifiziert werden, die aufgrund des fokussierten Analyseschemas bislang nicht eruiert werden konnten. Auf Basis derselben Auswertungsmethoden – Varianz- und Regressionsanalysen³⁷¹ – zeigen sich schließlich bei zwei Mobilitätsvariablen statistisch signifikante Zusammenhänge mit den lebensstilbezogenen Faktoren.

Dies betrifft zum einen das Aktivitätenprofil der Suburbaniten. Dabei wird untersucht, ob die Befragten eher Naturaktivitäten oder eher infrastrukturorientierte Freizeitaktivitäten durchführen.³⁷² Die Modellgüte bzw. die Varianzaufklärung für das Gesamtmodell – in dem also alle relevanten räumlichen, soziodemographischen und lebensstilbezogenen Variablen in der Regressionsanalyse berücksichtigt werden – beträgt allerdings nur 7,2%. Insgesamt werden die Regressionskoeffizienten von nur drei, und zwar ausschließlich lebensstilbezogenen Variablen ausgewiesen: geringes Modernitätsniveau (-0,160), hohes Ausstattungsniveau (0,131) und geringes Ausstattungsniveau (-0,117). Inhaltlich bedeutet dies, dass Personen mit einem geringen Modernitäts- bzw. einem geringen Ausstattungsniveau signifikant häufiger Naturaktivitäten durchführen, während ein hohes Ausstattungsniveau eher mit infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten korrespondiert. Vor dem Hintergrund der gegebenen Verteilung der Lebensstiltypen bestätigt sich damit noch einmal die relativ hohe Bedeutung von Naturaktivitäten für die Suburbaniten.

Zum anderen beeinflusst die Lebensstiltypzugehörigkeit die Aktivitätenhäufigkeit bei außerhäuslichen Freizeitwegen. Da neben der Wegedauer v.a. die Häufigkeit Aussagen über den realisierten Mobilitätsaufwand der Befragten erlaubt, kommt diesem Zusammenhang für die Hypothesendiskussion eine relativ große Bedeutung zu. Die Varianzaufklärung für das Gesamtmodell beträgt 7,9%. Das bedeutet, dass auch die Aktivitätenhäufigkeit mit den berücksichtigten Variablen nur sehr ungenügend erklärt werden kann. Beim Vergleich der Modellgüten und der Regressionskoeffizienten zwischen den drei Erklärungsansätzen zeigt sich zumindest, dass hierbei der Lebensstilansatz den höchsten Erklärungsanspruch aufweist (Tabelle 14).

³⁷¹ Aus Übersichtsgründen werden hier nur die Ergebnisse der Regressionsanalyse dargestellt, wobei sich diese von denjenigen der Varianzanalyse inhaltlich nicht unterscheiden.

³⁷² Je negativer der Wert der Aktivitätsprofilvariablen ist, umso mehr führt der Befragte Naturaktivitäten durch, je positiver der Variablenwert ist, umso mehr führt der Befragte infrastrukturorientierte Freizeitaktivitäten durch. Zur genauen methodischen Konstruktion dieser Variablen siehe Anhang 14.

Tab. 14: Modellgüten (Varianzaufklärung) und Regressionskoeffizienten zur Aktivitätenhäufigkeit bei infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten

Aktivitätenhäufigkeit	Raumansatz (n = 859)	Soziodemographischer Ansatz (n = 425)	Lebensstilansatz (n = 823)
Einkommen 4.000 EUR und mehr		0,173**	
Altersklasse 16 bis 25 Jahre		0,132**	
Modernitätsniveau hoch			0,175**
Ausstattungs niveau gering			-0,095**
Modernitätsniveau gering			-0,087*
Varianzaufklärung (korrigiertes R ²)	0,004	0,040	0,054

Signifikanzniveaus der Koeffizienten: * 5%-Niveau, ** 1%-Niveau

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007

Während bei den räumlichen Variablen überhaupt keine statistisch signifikanten Regressionskoeffizienten ausgewiesen werden, kennzeichnet bei den soziodemographischen Variablen Personen der höchsten Einkommens- sowie der jüngsten Alterskategorie eine überdurchschnittlich hohe Aktivitätenhäufigkeit. Insbesondere aber erweist sich das Modernitätsniveau der Befragten als Variable mit der größten Erklärungskraft für die Häufigkeit: Die drei Lebensstiltypen, die über ein hohes Modernitätsniveau verfügen,³⁷³ führen ihre infrastrukturorientierten Freizeitaktivitäten demzufolge signifikant häufiger durch als die Lebensstiltypen mit einem geringen Modernitätsniveau. In der gesamten Stichprobe stellen diese drei Lebensstiltypen³⁷⁴ anteilmäßig mit insgesamt 7,4% allerdings eine deutliche Minderheit dar.

Der entsprechende Anteil in der Berliner Stichprobe beträgt im Vergleich dazu 25,6%. Auch diese Differenz kann mit der sozialen Selektionswirkung der Bevölkerungssuburbanisierung erklärt werden, die insbesondere auf den bereits beschriebenen hohen Altersdurchschnitt der Suburbaniten und dabei v.a. auf die jeweils geringen Anteile der beiden jüngsten Altersklassen zurück geführt werden muss.

³⁷³ Nach den bivariaten Mittelwertvergleichen der Varianzanalyse üben die Reflexiven die entsprechenden Aktivitäten im Durchschnitt 3,31mal pro Woche durch, die Hedonisten 3,29mal und die Unterhaltungssuchenden 3,08mal. Der Durchschnittswert der gesamten Stichprobe beträgt hingegen nur 2,37mal.

³⁷⁴ Bezogen auf die die Lebensstiltypen strukturierenden Variablen Äquivalenzeinkommen, Bildungsstand und Alter zeichnen sich v.a. die Hedonisten und die Unterhaltungssuchenden durch einen erwartungsgemäß geringen Alterdurchschnitt aus (jeweils 33,4 Jahre gegenüber 48,3 Jahren in der Gesamtstichprobe), bei den Reflexiven beträgt der Alterdurchschnitt 43,8 Jahre. Während das Äquivalenzeinkommen bei den Hedonisten und den Unterhaltungssuchenden annähernd dem Durchschnittswert der Gesamtstichprobe entspricht, spiegelt sich das mittlere Ausstattungsniveau der Hedonisten und das niedrige Ausstattungsniveau der Unterhaltungssuchenden v.a. in entsprechend unterdurchschnittlichen Anteilen der Hochschulabsolventen wider: 26,1% bei den Hedonisten und nur 7,7% bei den Unterhaltungssuchenden.

Bezogen auf die beiden Lebensführungsdimensionen trägt somit die sozial selektive Suburbanisierung zu einer stärkeren Präsenz der Lebensstiltypen mit einem hohen Ausstattungsniveau und einer schwächeren Präsenz der Lebensstiltypen mit einem hohen Modernitätsniveau im Umland im Vergleich zu Berlin bei. Ob diese Stadt-Umland-Unterschiede jedoch ausschließlich auf diesen Filterwirkungen der Suburbanisierungsprozesse beruhen, lässt sich hier noch nicht abschätzen. Die bisherigen Ergebnisse dieser Arbeit – seien es bspw. die Auswirkungen des infrastrukturellen Ausstattungsniveaus oder des zeitintensiven Mobilitätsaufwands auf die Freizeitmobilität – belegen Zusammenhänge, die an die spezifischen Bedingungen im suburbanen Raum gebunden sind. Vor diesem Hintergrund scheint es möglich, dass die Lebensstiltypverteilung im Umland keinen bloßen Ausdruck der hier vorherrschenden soziodemographischen Bewohnermerkmale darstellt, sondern auch auf die spezifischen Umlandbedingungen zurück geführt werden muss. Anders formuliert könnten bspw. einkommensstarke Stadtbewohner ein anderes lebensstilbezogenes Verhalten zeigen als die genauso einkommensstarken Umlandbewohner.

Um die Wirkungen dieser beiden Effekte messen zu können, wird die Umlandstichprobe nach den Ausprägungen der für die Berliner Stichprobe erhobenen Variablen Äquivalenzeinkommen, Bildungsstand und Alter gewichtet. Anschließend wird erneut die Verteilung der Lebensstiltypen der Umlandstichprobe angezeigt, deren Anteile sich nun von der ungewichteten Umlandstichprobe unterscheiden (Abbildung 16).

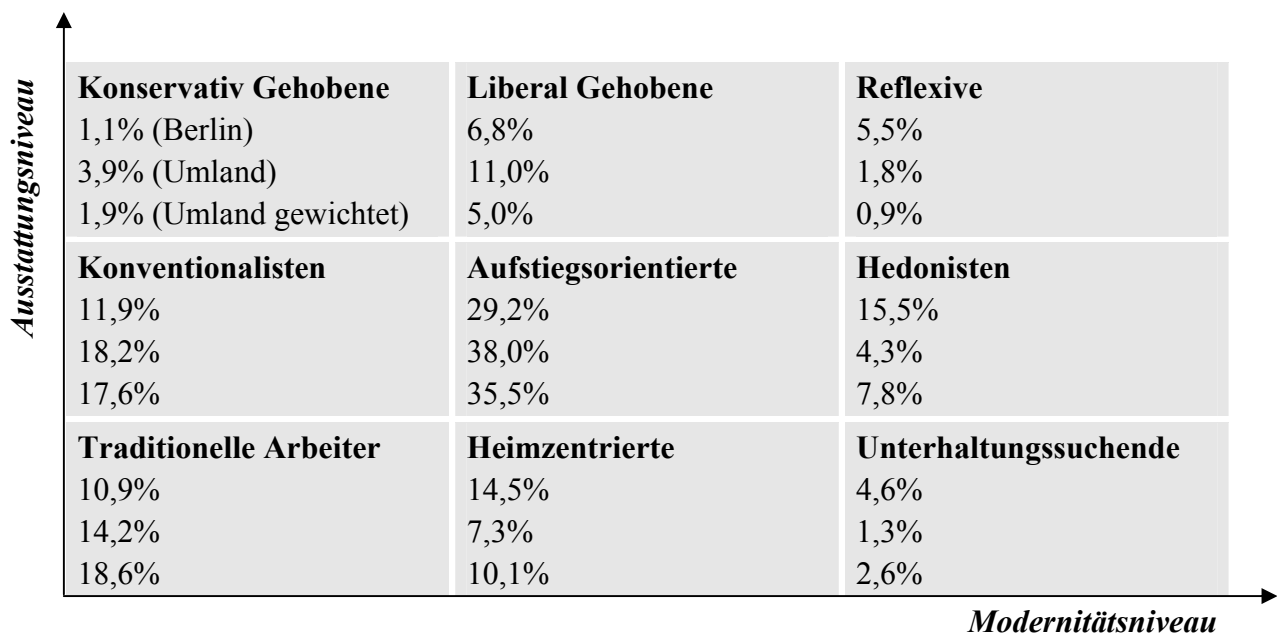


Abb. 16: Verteilung der Lebensstiltypen in Berlin, im Umland (ungewichtet) und im Umland (gewichtet nach den Variablenausprägungen für Berlin)

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007; GEBHARDT, D. 2008, S. 145;
eigene Berechnung und Darstellung

Die jeweils ersten beiden Zeilen stellen die Anteile der in Abbildung 15 (S. 138) zugrunde gelegten Werte dar. In der dritten Zeile sind die gewichteten Anteile ausgewiesen, die somit das Lebensstilverhalten im Umland anzeigen, wenn die Befragten dieselbe soziodemographische Zusammensetzung aufweisen würden wie die Berliner Befragten.

Mit dieser Simulation – die zweifelsohne einen artifiziellen Charakter hat³⁷⁵ – kann die jeweilige Bedeutung der sozialen Selektionswirkung sowie der spezifischen Umlandbedingungen für die Lebensstiltypverteilung eruiert werden. Bei einer ausschließlichen Wirksamkeit der Selektionswirkung, also wenn sich die unterschiedlichen Lebensstilausprägungen der Berliner und der Umlandbewohner allein aus deren soziodemographischen Merkmalsunterschieden erklären würden, müssten die Anteile der Berliner Stichprobe den Anteilen der gewichteten Umlandstichprobe entsprechen. Abbildung 16 zeigt für sieben der neun Typen durchaus tendenzielle Angleichungseffekte, die insgesamt jedoch gering ausfallen. Bei den Reflexiven und bei den Traditionellen Arbeitern verstärken sich die Unterschiede sogar.

Welche Erkenntnisse können für die Lebensstiltypen, die ein mobilitätsintensives Freizeitverhalten aufweisen, aus dieser Simulation gewonnen werden? Der Anteil der Lebensstiltypen mit einem hohen Ausstattungsniveau wird durch die Gewichtung insgesamt reduziert bzw. unterschreitet mit 7,8% nun deutlich den entsprechenden Anteil in der Berliner Stichprobe (13,4%). Insofern muss diese Differenz auf die spezifischen Umlandbedingungen zurück geführt werden, d.h. Umlandbewohner investieren ihre Kapitalressourcen auf einem erheblich geringeren Niveau in materiellen Konsum im Vergleich zu den Kernstadtbewohnern.³⁷⁶ Diese Befunde korrespondieren mit den in Kapitel 6.3.3 festgestellten Ergebnissen, die für die Suburbaniten eine hohe Preissensibilisierung bzw. mittelfristige Ausgabeeschränkungen aufgrund der Umzugs- und Hausbaukosten indizieren. Zwar wird durch die Gewichtung der Anteil der Lebensstiltypen mit einem hohen Modernitätsniveau etwas erhöht, die drei entsprechenden Lebensstiltypen liegen mit 11,3% aber weiterhin deutlich unter dem Wert für die Berliner Stichprobe (25,6%). Insofern charakterisieren sich die Suburbaniten durch eine ausgesprochen traditionelle Lebensführung. Das diese die Dimension strukturierenden Items wie z.B. „Ich gehe viel aus“ bzw. „Ich will immer wieder neue Erfahrungen machen und mich weiter entwickeln“ auf eine so geringe Zustimmung unter den Befragten treffen, kann zum einen sicherlich auf die im Umland fehlenden Möglichkeiten, eine solche Lebensführung zu realisieren, zurück geführt werden. Zum anderen mögen hierzu aber auch innere Überzeugungen der Bewohner beitragen, auf

³⁷⁵ So kann kaum erwartet werden, dass sich die Suburbaniten in ihren soziodemographischen Merkmalen – bspw. beim Einkommensniveau – nicht von den Kernstadtbewohnern unterscheiden.

³⁷⁶ Durch die Gewichtungen reduzieren sich v.a. die Werte der auf den materiellen Konsum abzielenden Lebensstil-Items („gehobener Lebensstandard“, „Restaurantausgaben“), während sich die Werte der Lebensstil-Items, die eine bestimmte kulturelle Praxis illustrieren („Bücher lesen“), dadurch kaum verändern.

einen solchen Lebensstil verzichten zu können und zu wollen. Mit den vorliegenden Daten kann diese Vermutungen allerdings nicht abschließend geklärt werden.

Zusammenfassend kann somit konstatiert werden, dass die in anderen Studien identifizierten Zusammenhänge zwischen Lebensstilfaktoren einerseits und der Zielwahl bzw. der Aktivitätenhäufigkeit in der Freizeitmobilität andererseits für die Bewohner des suburbanen Raums nur sehr eingeschränkt zutreffen. Wenngleich sich diese Wirkungen ansatzweise nachweisen lassen, fällt der Anteil der Personen, die sich bzgl. dieser Merkmale in ihrer Freizeitmobilität von einer großen Befragtenmehrheit unterscheiden, nur sehr gering aus.

Die Hypothese H2 lautete: Der Lebensstilansatz kann die Zielwahl in der Freizeitmobilität von Suburbaniten aufgrund der restriktiven räumlichen und soziodemographischen Bedingungen nur unzureichend erklären. Demzufolge ist auch der Anteil der Personen mit einem mobilitätsintensiven Freizeitverhalten im suburbanen Raum nur sehr gering (A). In anderen räumlichen Kontexten können Lebensstile durchaus Erklärungspotentiale für die Alltagsmobilität aufweisen, während dies für Suburbia nur sehr eingeschränkt gilt (B).

Die Datenauswertungen konnten den begrenzten Erklärungsgehalt des Lebensstilansatzes für die Zielwahl in der Freizeitmobilität der Suburbaniten belegen. Alternative Erklärungsansätze, und hierbei insbesondere der Raumansatz, erwiesen sich als erklärungskräftiger. Die Zielwahl wird v.a. durch Restriktionen des infrastrukturellen Ausstattungsniveaus sowie teilweise der materiellen Ressourcenverfügbarkeit determiniert. Demgegenüber befinden sich Personen, die sich durch eine hohe Wahlfreiheit in ihrer Freizeitmobilität auszeichnen und diese für ein mobilitätsintensives Verhalten nutzen, im suburbanen Raum in einer Minderheitenposition. Dies betrifft Bewohner, die ihren Pkw nicht nur nach rationalen Aufwand-Nutzen-Kalkülen einsetzen sowie Lebensstiltypen, deren Freizeitwege durch eine lange Wegedauer oder durch eine häufige Aktivitätenausübung gekennzeichnet sind (A). Das Lebensstilverhalten weist erhebliche Stadt-Umland-Unterschiede auf. Für die Umlandbewohner gelten dabei spezifische Rahmenbedingungen, auf deren Grundlage eine hohe Wahlfreiheit bzgl. der untersuchten Mobilitätsvariablen zumindest mittelfristig nicht möglich scheint (B).

Das folgende Kapitel schließt diese Arbeit mit einer zusammenfassenden Betrachtung ab.

7 Diskussion der Ergebnisse, Forschungsbedarf, praxisrelevante Schlussfolgerungen

Im folgenden und letzten Kapitel dieser Arbeit werden die relevanten Ergebnisse noch einmal zusammenfassend diskutiert und auf den ausgewählten Raumtypus des monozentrisch strukturierten Umlands bezogen. Anschließend wird der weitere Forschungsbedarf, der sich aus den Analysen ergibt, formuliert. Zum Schluss werden praxisrelevante Schlussfolgerungen der erzielten Ergebnisse abgeleitet.

Der Tenor vieler Mobilitätsstudien lautet, dass sich die gesellschaftlichen Modernisierungsprozesse, unter denen eine Zunahme an Einkommen, gesellschaftlichen Teilhabechancen und individuellen Freiheiten verstanden wird, bis auf die Ebene der Freizeitmobilität auswirkt. Aufgrund der sich damit verringernden einschränkenden Rahmenbedingungen könnten Individuen ihr Freizeithandeln nach ihren eigenen Vorstellungen, Bedürfnissen und Geschmackspräferenzen ausrichten. Durch die Zunahme von Handlungs- und Mobilitätsoptionen würden im Freizeitbereich Merkmale wie Abwechslung, Spaß- und Erlebnisorientierung und Qualitätsbewusstsein zunehmend an Bedeutung gewinnen. Für die Freizeitmobilität bedeute dies, dass die Individuen ihre zunehmenden Freiheitsgrade dafür nutzen, beim Aufsuchen von Freizeitzielen den Nahbereich ihrer Wohnung immer mehr zu verlassen. Dies führe im Ergebnis zu einer Ausweitung der alltäglichen Freizeitwegedistanzen.

Diese identifizierten Zusammenhänge sind als Ergebnis zahlreicher Untersuchungen zweifelsohne anzuerkennen. Der hier formulierte Widerspruch bezieht sich v.a. darauf, diesen Erkenntnissen keinen universellen Geltungsanspruch zuzuweisen, wie dies manche Studien zumindest implizit erkennen lassen. Deshalb wurde für diese Arbeit ein monozentrisch strukturiertes Umland als Untersuchungsraum gewählt, dessen Bewohner in ihrer Freizeitmobilität von Restriktionen vermutlich in einem erheblichen Umfang betroffen sind und die als Reaktion darauf ihre Freizeitwege überwiegend nahräumlich organisieren. Interessanterweise blieb gerade dieser Raumtypus in den zitierten Untersuchungen bislang unberücksichtigt.

Die Restriktionen wurden v.a. auf der räumlichen und auf der soziodemographischen Ebene erwartet: Durch das disparitäre funktionale Ausstattungsniveau zwischen Kernstadt und Umland können bestimmte Alltagsaktivitäten (arbeiten, Besuch von Kultureinrichtungen) nur in der Kernstadt durchgeführt werden. Der damit verbundene hohe Mobilitätsaufwand wird von den Suburbanen in der Weise kompensiert, dass dafür andere Aktivitäten vorrangig nahräumlich absolviert werden. Da sich diese Kompensationsstrategien v.a. auf nicht notwendige Aktivitäten konzentrieren dürften, kann eine Nahraumorientierung insbesondere für die Freizeitwege vermutet werden. Darüber hinaus sind im Umland v.a. solche Bevölkerungsgruppen überproportional vertreten, die begrenzte Zeitressourcen aufweisen (Doppelverdienthaushalte, Familien). Auch aus diesen Bedingungen wurde eine nahräumliche

Freizeitorientierung vermutet. Als eine weitere – bislang in diesem Kontext wenig untersuchte – Strategie neben der Nahraumorientierung wurden Wegekopplungen von Freizeitaktivitäten mit anderen Aktivitäten betrachtet.

Die Ergebnisse belegen die insgesamt hohe Bedeutung nahräumlich absolvierter Freizeitwege für die Umlandbewohner. Diese Orientierung resultiert auch aus der von den Bewohnern mit dem Umzug ins Umland herbeigeführten hohen Wohnumfeldzufriedenheit. Ein größerer Erklärungsanspruch hierfür kann allerdings den räumlichen und soziodemographischen Restriktionen attestiert werden: Die Annahmen über die räumlichen Restriktionen wurden dabei ausnahmslos bestätigt. Demgegenüber hat sich die Vermutung, eine Nahraumorientierung kann insbesondere bei Personen mit begrenzten Zeitressourcen beobachtet werden, als nicht erklärungskräftig erwiesen. Auf der zeitlichen Ebene wurde anstelle dessen die für die Mobilität aufgewendete Zeit als Einflussfaktor auf die Freizeitwegedauer identifiziert, sodass Personen mit einem hohen (z.B. beruflichen) Mobilitätsaufwand in ihrer Freizeit vorwiegend den Nahraum aufsuchen. Eine weitere Restriktionsbedingung stellt zudem die materielle Ressourcenverfügbarkeit, und hierbei v.a. das Einkommensniveau, dar. Alle diese Restriktionen beeinflussen die Freizeitwege der Suburbaniten somit in einer Weise, die zu einer Orientierung auf den eigenen Wohnort, aber auch auf das nahräumliche Umland führt.

Wegekopplungen von Freizeitaktivitäten mit anderen Aktivitäten nehmen eine insgesamt nur geringe Bedeutung bei den Suburbaniten ein. Ursachen hierfür sind die ausgeprägte Eigenständigkeit von Freizeit, die Fokussierung der Freizeit auf die Wochenenden sowie die zeitlichen Koordinierungsherausforderungen bei gemeinsam durchgeführten Freizeitaktivitäten. Insofern können Freizeitwegkopplungen auch nicht als Strategie fungieren, auf diese Restriktionen zu reagieren. Da diese Möglichkeit entfällt, verbleibt – neben einem Verzicht auf Freizeitmobilität – nur die Option einer nahräumlichen Freizeitorientierung.

Im theoretischen Bezug kann die Zielwahl bei den Freizeitwegen der Befragten mit dem Rational Choice-Ansatz adäquat erfasst und erklärt werden.

Die Bedeutung der ersten Theoriekomponente – das Auftreten von Restriktionen als Rahmenbedingungen für das Mobilitätshandeln – konnte mit den zuvor beschriebenen Ausführungen sichtbar gemacht werden. Im Vergleich zwischen den räumlich-infrastrukturellen Ausstattungsdefiziten und den soziodemographischen Restriktionen konnten dabei v.a. die Raumfaktoren als erklärungskräftige Bedingungen der Freizeitmobilität identifiziert werden. Vor dem Hintergrund, dass in der Mobilitätsforschung diesen räumlichen Faktoren ein i.d.R. abnehmender Erklärungsanspruch für die Freizeitmobilität zugewiesen wird, kann dieses Ergebnis als spezifisch für den ausgewählten Raumtypus des monozentrisch strukturierten Umlands bewertet werden.

Die zweite Theoriekomponente bezieht sich auf den Entscheidungsprozess, bei dem die Akteure die zur Verfügung stehenden Alternativen vergleichend bewerten und rational, im Untersuchungskontext also im Sinne einer wegedauerminimalen Freizeitmobilität, reagieren. Bezogen auf die Zielwahl in der Freizeitmobilität konnten diese Entscheidungsprozesse zumindest bei Veränderungen des Freizeitangebots auf der räumlichen Ebene identifiziert werden. Sofern im nahräumlichen Umland neue Freizeiteinrichtungen entstanden sind, deren Nutzung zu Wegedauerersparnissen gegenüber der bisher genutzten Einrichtung führt, reflektieren die Befragten diese veränderte Konstellation und verändern i.d.R. ihre Zielwahl. Explizite Entscheidungsprozesse konnten bei den Befragten allerdings nur selten bzw. vorrangig bei der Wahl der durchzuführenden Freizeitaktivität festgestellt werden. Bei der Zielwahl bestimmen demgegenüber oftmals Routinen das Mobilitätshandeln. Die Bedeutung dieser Routinen scheint dabei weniger aus dem Wunsch der Suburbaniten zu resultieren, die Komplexität im Informationsbeschaffungs- und Entscheidungsprozess zu reduzieren. Vielmehr können aufgrund der geringen Freizeitinfrastukturausstattung im Umland bzw. der häufig fehlenden Alternativen zu den genutzten Freizeitzielen Entscheidungsprozesse gar nicht initiiert werden, sodass das Zielwahlverhalten überwiegend routiniert erfolgt.

Die dritte Theoriekomponente thematisiert die Rationalität des Mobilitätshandelns, die durch die Ergebnisse dieser Arbeit belegt werden kann: Die Suburbaniten zeigen ein nach rationalen Aufwand-Nutzen-Kalkülen abgewogenes Mobilitätshandeln bspw. bei der Pkw-Nutzung, die vorrangig ein Instrument zur Organisation des suburbanen Alltags und nicht eine erlebnisorientierte Freizeitaktivität darstellt. Freizeitwege werden zudem so organisiert, dass diese mit einem minimalen Wegeaufwand und die Nutzung der Freizeitangebote mit minimalen monetären Kosten verbunden sind. Relativ kurze Freizeitwege, verkehrliche Erreichbarkeitsvorteile sowie Preisvorteile bei den Freizeitangeboten prädestinieren dabei – neben dem Wohnort – das Umland als einen bevorzugten Zielraum.

Die von der Lebensstilforschung unterstellten Handlungs- und Mobilitätsoptionen, die zu einer Ausweitung der alltäglichen Freizeitwegedistanzen führen, konnten demgegenüber nur bei wenigen Befragten identifiziert werden. Wahlfreiheit bedeutet für Suburbaniten etwas anderes als für Stadtbewohner. Die Suburbaniten haben ihre Wahlfreiheit dafür genutzt, sich für ein spezifisches Lebenskonzept im Umland zu entscheiden. Diese Wahl impliziert gleichzeitig aber auch, dass sie unter den im Umland gegebenen Bedingungen (z.B. geringes freizeitinfrastrukturelles Ausstattungsniveau, hoher Mobilitätsaufwand bei den Berlin-Wegen) ihre Entscheidungsfreiheiten auf der Ebene der Freizeitmobilität einschränken müssen. Die vorliegenden Ergebnisse lassen bei den Befragten kein großes Bedürfnis nach Abwechslung, Spaß- und Erlebnisorientierung und Qualitätsbewusstsein im Freizeitverhalten erkennen. Daher scheint der Verzicht auf eine mobilitätsintensive Freizeitorientierung die bewusst einkalkulierte Konsequenz des gewählten Lebenskonzepts zu sein. Diese Interpretation lässt

sich konsistent mit den gesellschaftlichen Modernisierungswirkungen auf die individuellen Freiheitsgrade vereinbaren. Ein suburbanes Lebenskonzept kann als ein Ausdruck dieser Modernisierungsprozesse betrachtet werden, dem die Umlandbewohner eine höhere Prioritätensetzung zukommen lassen als alltäglichen Mobilitätsoptionen in der Freizeitmobilität.

Welchen Erkenntnisgewinn haben diese Ergebnisse speziell für den ausgewählten Raumtypus eines monozentrisch strukturierten Umlands aufgezeigt bzw. welche sich aus dieser Gebietskulisse ableitenden charakteristischen Rahmenbedingungen determinieren die Freizeitmobilität der Bewohner? Insgesamt können fünf Besonderheiten identifiziert werden: Erstens weist das betrachtete Umland in einigen Regionen beträchtliche Ausstattungsdefizite bei den freizeitinfrastrukturellen Angeboten auf, was insbesondere mit dem Post-Suburbia-Modell sichtbar gemacht werden konnte. Sofern dann allerdings nahräumliche Angebote auch nur ansatzweise vorhanden sind, werden diese von den Umlandbewohnern i.d.R. auch genutzt.

Zweitens bedeuten diese Ausstattungsdefizite, dass die davon betroffenen Bewohner bei der Nutzung von Freizeitangeboten alternativlos auf Berlin angewiesen sind. Der damit verbundene Mobilitätsaufwand wird von den Bewohnern als erhebliche Belastung empfunden, sodass auf diese Freizeitwege teilweise ganz verzichtet wird.

Drittens begünstigen die mit den Freizeitangeboten im Umland assoziierten Preisvorteile – die auch als Ausdruck des Angebotsniveaus in diesem monozentrisch geprägten Raum interpretiert werden können – eine nahräumliche Freizeitorientierung. Insbesondere aufgrund der umzugsbedingten finanziellen Kosten zeigen Suburbaniten eine preissensible Freizeitnutzung, die sie im Umland am ehesten realisieren können.

Viertens zeigen sich auch Interdependenzen zwischen verschiedenen Alltagswegen im Zusammenhang mit dem funktionalen Bedeutungsüberschuss der Kernstadt. So beeinflusst die dominante Berlin-Orientierung bei den Arbeitswegen die Freizeitwege in der Weise, dass diese aus mobilitätskompensatorischen Überlegungen vorwiegend nahräumlich praktiziert werden.

Und fünftens bestehen erhebliche Stadt-Umland-Differenzen im Lebensstilverhalten. Diejenigen Lebensstiltypen, die aufgrund einer langen Wegedauer bzw. einer häufigen Aktivitäten-ausübung ein mobilitätsintensives Freizeitverhalten zeigen, sind im Umland nur zu einem sehr geringen Anteil vertreten. Zwar kann angenommen werden, dass diese Unterschiede auch unabhängig vom monozentrischen Raumcharakter generell zwischen Stadt und Umland auftreten, die hinter diesen Unterschieden vermuteten Mechanismen – bspw. fehlende Möglichkeiten für eine „moderne“ Lebensführung – dürften in einem monozentrisch strukturierten Umland aber besonders wirksam sein.

Im Ergebnis tragen alle fünf Besonderheiten zu einer hohen Bedeutung nahräumlich absolvierter Freizeitwege der Umlandbewohner bei.

Bei der Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Umlandregionen müssen einige Einschränkungen berücksichtigt werden. Diese beziehen sich v.a. darauf, dass die Suburbanisierungsprozesse und die daraus resultierenden Raumstrukturen im Berliner Umland aufgrund der historischen, politischen und ökonomischen Einbettung einem spezifischen Entwicklungspfad folgen. Beispiele hierfür sind die junge Suburbanisierungstradition bzw. die bereits eingesetzten Sättigungseffekte bei der Suburbanisierungsdynamik sowie die Lage der Funktionsstandorte, die sich fast ausschließlich in der Nähe der Stadtgrenze befinden.

Auf Basis der erzielten Ergebnisse und des verwendeten Forschungsdesigns ergibt sich für nachfolgende Untersuchungen weiterer Forschungsbedarf.

Dies betrifft bspw. die ausgewählte Gebietskulisse. So wäre wünschenswert, wenn weitere Freizeitmobilitätsuntersuchungen ebenfalls in monozentrisch strukturierten Stadtregionen durchgeführt würden. Damit könnten die hier erzielten Ergebnisse entweder bestätigt oder aber durch damit konfligierende Ergebnisse ein Erkenntnisfortschritt für diesen bislang vernachlässigten Raumtypus befördert werden. In der vorliegenden Untersuchung konnte zudem eine Differenzierung der Untersuchungsgebiete nach der Entfernung zur Kernstadt nicht vorgenommen werden. Solche Kriterien könnten in weiteren Studien stärker berücksichtigt werden, um deren Wirkungen auf die Freizeitwegedistanzen systematisch abschätzen zu können. Darüber hinaus sollten Untersuchungsräume identifiziert werden, in denen im Vergleich zu dieser Studie eine gleichverteiltere Zuordnung der Untersuchungsgebiete zu den Gebietstypen möglich wäre. Damit würden die Ergebnisse gegen untersuchungsgebietsspezifische Singuläreffekte, die zu nicht kontrollierbaren Verzerrungen der statistischen Datenanalysen führen könnten, stärker abgesichert.

Des Weiteren erstaunt insbesondere das Ergebnis, dass Personen mit soziodemographisch verorteten Zeitrestriktionen keine Anzeichen erkennen lassen, diese Rahmenbedingungen durch eine zeitsparende nahräumliche Freizeitorientierung auszugleichen. Hierzu sind weitere Analysen erforderlich.

Durch die Bevorzugung einer eher empirischen gegenüber einer stärker theoretisch ausgerichteten Arbeitsweise musste in dieser Arbeit auf bestimmte theoriegeleitete Diskussionen verzichtet werden. Dies betrifft weniger eine theoretisch fundiertere Lebensstildiskussion, auf die bewusst verzichtet wurde. Der Lebensstilansatz wurde explizit anwendungsorientiert eingesetzt, wobei der Schwerpunkt auf dem Vergleich der Ergebnisse mit den Daten der Berlin-Untersuchung lag. Allerdings könnten ergänzende Untersuchungen eine noch stärkere theoretische Bezugsetzung zum Rational Choice-Ansatz, speziell zur

Komponente des Entscheidungsprozesses, vornehmen. So können die vorliegenden Ergebnisse nicht erklären, warum die mit dem Umzug ins Umland erfolgte Umbruchsituation bei den Befragten scheinbar keine neuen Entscheidungsprozesse bzgl. der Zielwahl ausgelöst hat, so wie es die Theorieannahmen nahe legen.

Die erzielten Ergebnisse könnten außerdem unter anderen Mobilitätsfragestellungen aufgegriffen werden. Der Untersuchungsfokus konzentrierte sich auf die Zielwahl bzw. die damit verbundene Wegedauer. Daraus lassen sich aber auch Erkenntnisse für ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement ableiten. Zumindest indiziert die hohe Bedeutung nahräumlich absolvierter Freizeitwege ein großes Potential einer nachhaltigen Freizeitmobilität. Da die Distanzen aber als Zeitaufwand und nicht als metrische Entfernungen gemessen wurden, könnten bspw. durch die im Umland vorhandenen verkehrlichen Erreichbarkeitsvorteile kurze Wegedauern mit teilweise großen metrischen Distanzen korrespondieren. Zudem widerspricht die aufgezeigte hohe Pkw-Orientierung ebenfalls dem Nachhaltigkeitsgedanken. Diese gegensätzlichen Befunde könnten die Basis für eine systematisch zu untersuchende Nachhaltigkeitsbilanz für den ausgewählten Raumtypus sein.

Die teilweise relativ geringen Werte der Varianzaufklärung bei den Regressionsanalysen erfordern schließlich auch eine kritische Reflexion über die verwendeten Methodeninstrumente. Zwar wurde in dieser Arbeit ein Methodenmix aus quantitativen und qualitativen Verfahren eingesetzt, allerdings in der Reihenfolge, dass zuerst die quantitativen Verfahren durchgeführt wurden. Möglicherweise könnte eine stärkere Gewichtung qualitativer Verfahren im Vorfeld der quantitativen Erhebung zu einer zielgenaueren Identifizierung der erklärungskräftigen Einflussvariablen führen und somit letztlich auch die Modellgüte in den statistischen Auswertungen steigern.

Welche praxisrelevanten Schlussfolgerungen können abschließend aus diesen Ergebnissen gezogen werden? Die Vermutung, dass die Umlandbewohner in ihrer Freizeitmobilität aufgrund der beschriebenen Restriktionen auf nahräumliche Freizeitangebote angewiesen sind, konnte bestätigt werden. Gleichzeitig hat die Erfassung der im Berliner Umland vorhandenen Freizeitinfrastruktur gezeigt, dass mit Ausnahme des südlichen Berliner Umlands erhebliche Ausstattungsdefizite in diesem Raum bestehen. Zur Auflösung dieses Problems könnten die Bewohner zum einen den mit den Berlin-Wegen verbundenen Mobilitätsaufwand in Kauf nehmen. Zum anderen könnte die Alternative im Freizeitverzicht bestehen. Da beide Lösungen suboptimal sind, da sie weder ein nachhaltiges Mobilitätshandeln implizieren noch den Bedürfnissen der Umlandbewohner entsprechen, sollten beim Umgang mit Suburbia infrastrukturelle Aufwertungsstrategien eingesetzt werden.

„Wenn wir Suburbia wirklich gestalten wollen, müssen wir es lieben lernen.“³⁷⁷ Inwieweit diese Aussage tatsächlich gilt, soll hier dahin gestellt bleiben. Fakt aber ist, dass die bis heute andauernde Tabuisierung und teilweise sogar Diffamierung einer nachgefragten Wohnform sowohl den Bedürfnissen der Suburbaniten als auch den stadtreionalen Mobilitätsanforderungen widerspricht. Suburbia als Realität anzuerkennen bedeutet, neben Wohnungsbau auch ergänzende Funktionsstandorte – also auch Freizeiteinrichtungen – im Umland zu ermöglichen und zu fördern. Selbst wenn Freizeiteinrichtungen als Grüne-Wiese-Standorte etabliert würden, bedeutet das keine Induktion eines zusätzlichen Freizeitverkehrs. Im Gegenteil: Das bei den Suburbaniten identifizierte Bedürfnis nach nahräumlich gelegenen Freizeiteinrichtungen verweist auf die hohe Verkehrssparsamkeit der im Umland gelegenen Freizeiteinrichtungen. Mobilität wird hingegen v.a. dann erzeugt, wenn es zu den in Berlin befindlichen Einrichtungen keine Alternativen im Umland gibt.

Welche konkreten Gestaltungspotentiale lassen sich aus den Ergebnissen dieser Arbeit ableiten? Die Befragungen haben gezeigt, dass die Bewohner insbesondere Kinos und Schwimmhallen nutzen. Sind diese Einrichtungen im Wohnort nicht vorhanden, wird dies als Defizit von den Befragten deutlich artikuliert. Außerdem ließen die Befragten eine ausgeprägte Preissensibilisierung bei der Nutzung von Freizeitangeboten erkennen. Preisvorteile aufweisende Freizeitangebote werden dabei bevorzugt genutzt, selbst wenn damit bestimmte Qualitätseinbußen einhergehen. Da die Befragten Preisvorteile ganz überwiegend mit Freizeiteinrichtungen im Umland assoziieren, sollten die betreffenden Einrichtungen diesen Wettbewerbsvorteil beibehalten und ausbauen. Als Defizite werden beim nahräumlichen Freizeitangebot insbesondere fehlende Freizeitangebote für Kinder in bestimmten Altersklassen sowie für Jugendliche genannt.

Dass dieser Gestaltungsanspruch durchaus eingelöst werden kann, zeigen die Ergebnisse insbesondere für das südliche Umland. Um jedoch den Bedürfnissen und Anforderungen einer nahräumlichen Freizeitorientierung aller Bewohner im Untersuchungsraum gerecht werden zu können, muss sich das Engagement auf das gesamte Berliner Umland erstrecken. Möglicherweise kann der raumplanerische Strategiewechsel der gemeinsamen Landesplanung mit dem Grundsatz „Stärken stärken“ zur dieser Gestaltung Suburbias beitragen.

³⁷⁷ CHRIST, W. 2004, S. 64.

8 Quellenverzeichnis

- ADAM, B. 2005: Mittelstädte – eine stadtreionale Positionsbestimmung. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 8, S. 495-523.
- AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2008a: Statistisches Jahrbuch Berlin 2008. Berlin: Kulturbuch-Verlag. URL: http://www.statistik-berlin-brandenburg.de/produkte/jahrbuch/jb2008/BE_Jahrbuch_2008.pdf, Abruf am 16.10.2009.
- AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2008b: Statistisches Jahrbuch Brandenburg 2008. Berlin: Kulturbuch-Verlag. URL: http://www.statistik-berlin-brandenburg.de/produkte/jahrbuch/jb2008/BB_Jahrbuch_2008.pdf, Abruf am 16.10.2009.
- ARING, J. / HERFERT, G. 2001: Neue Muster der Wohnsuburbanisierung. In: BRAKE, K. / DANGSCHAT, J.S. / HERFERT, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich. S. 43-56.
- ARLT, G. 1999: Suburbanisierung und Pendlermobilität in Ostdeutschland nach dem Strukturbruch von 1989. In: HESSE, M. (Hrsg.): Siedlungsstrukturen, räumliche Mobilität und Verkehr. Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit in Stadtregionen? (= Graue Reihe Nr. 20 des Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung Erkner). Erkner. S. 75-81.
- BAHRENBURG, G. 1999: Kann man über die Siedlungsstruktur den modal split beeinflussen? In: HESSE, M. (Hrsg.): Siedlungsstrukturen, räumliche Mobilität und Verkehr. Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit in Stadtregionen? (= Graue Reihe Nr. 20 des Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung Erkner). Erkner. S. 57-67.
- BAHRENBURG, G. 2002: Space matters? Ja, aber welcher ‚Raum‘, wofür und wie viel! In: Geographische Revue 1/2002, S. 45-60.
- BAHRENBURG, G. 2004: Zur räumlichen Orientierung suburbaner Haushalte. In: GESTRING, N. / H. GLASAUER / C. HANNEMANN / PETROSKY, W. / POHLAN, J. (Hrsg.) Jahrbuch StadtRegion 2003. Urbane Regionen. Opladen: Leske + Budrich. S. 79-91.
- BAUHARDT, C. 1995: Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht. Basel: Birkhäuser Verlag.
- BECK, U. 1986: Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- BECKMANN, K.J. / HESSE, M. / HOLZ-RAU, C. / HUNECKE, M. (Hrsg.) 2006: StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- BEYER, W. / BLUTH, F. 2004: Demographische Entwicklung in der Metropolregion Berlin-Brandenburg. In: Standort – Zeitschrift für Angewandte Geographie 2/2004, S. 52-55.
- BEYER, W. / SCHULZ, M. 2001: Berlin – Suburbanisierung auf Sparflamme!? In: BRAKE, K. / DANGSCHAT, J.S. / HERFERT, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich. S. 123-150.

- BLINDE, J. / SCHLICH, R. 2002: Freizeitmobilität und Wohnsituation. Eine empirische Untersuchung zum Einfluss von Wohnsituation und Wohnzufriedenheit auf die Freizeitmobilität junger Menschen. In: GATHER, M. / KAGERMEIER, A. (Hrsg.): Freizeitverkehr. Hintergründe, Probleme, Perspektiven. (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 1). Mannheim: Verlag MetaGIS Infosysteme. S. 35-51.
- BMVBS 2008 [Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Hrsg., 2008]: Verkehr in Zahlen 2008/2009. Hamburg: DVV Media Group.
- BONTJE, M. / BURDACK, J. 2005: Edge Cities, European-style: Examples from Paris and the Randstad. In: Cities, Vol. 22, No. 4, p. 317-330.
- BOROWIAK, D. 2009: In der Freizeit nach Berlin? Freizeitmobilität der Einwohner der suburbanen Gemeinden Ludwigsfelde und Wildau. (Unveröffentlichte Magisterarbeit an der Humboldt-Universität zu Berlin, Geographisches Institut).
- BRAKE, K. 2004: Zum Umgang mit dem suburbanen Raum. In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Suburbia – Perspektiven jenseits von Zersiedelung. (= Schriftenreihe Forum Bau und Raum, Ausgabe 1). S. 59-61.
- BRAKE, K. / DANGSCHAT, J.S. / HERFERT, G. 2001: Suburbanisierung in Deutschland – aktuelle Tendenzen. In: BRAKE, K. / DANGSCHAT, J.S. / HERFERT, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich. S. 7-11.
- BREINSSL, K. / ELSNER, E. 2003: Berlin und sein Umland. Statistische Anmerkungen zur Bevölkerungsentwicklung und zur Umsetzung des politischen Konzepts der dezentralen Konzentration. In: Statistisches Landesamt Berlin (Hrsg.): Berlin und sein Umfeld. (= Statistische Monatsschrift, Nr. 1). S. 12-26.
- BRIEGEL, R. 2002: Entstehung und Dynamik der Verkehrsnachfrage im Freizeitbereich. Ein akteursbezogenes Modell mit Berücksichtigung unterschiedlicher Handlungstypen. In: GATHER, M. / KAGERMEIER, A. (Hrsg.): Freizeitverkehr. Hintergründe, Probleme, Perspektiven. (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 1). Mannheim: Verlag MetaGIS Infosysteme. S. 53-62.
- BROMBACH, K. / JESSEN, J. 2005: Kleinstädte in Großstadtreionen. Funktionsräumliche Spezialisierung und Zentrumsfunktion am Beispiel Region Stuttgart. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 8, S. 477-493.
- BURDACK, J. 2001: Die städtische Peripherie zwischen „suburbanen“ und „postsuburbanen“ Entwicklungen. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 75, H. 2/3, S. 188-196.
- BURDACK, J. 2005: Die metropolitane Peripherie zwischen suburbanen und postsuburbanen Entwicklungen. In: BURDACK, J. / HERFERT, G. / RUDOLPH, R. (Hrsg.): Europäische metropolitane Peripherien. (= Beiträge zur Regionalen Geographie, Bd. 61). Leipzig: Institut für Länderkunde. S. 8-24.
- BURDACK, J. / HERFERT, G. 1998: Neue Entwicklungen an der Peripherie europäischer Großstädte. In: Europa Regional, Jg. 6, H. 2, S. 26-44.
- BURDACK, J. / HESSE, M. 2006: Reife, Stagnation oder Wende? Perspektiven zu Suburbanisierung, Post-Suburbia und Zwischenstadt: Ein Überblick zum Stand der Forschung. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 80, H. 4, S. 381-399.

- CANZLER, W. 2009: Mobilität, Verkehr, Zukunftsforschung. In: POPP, R. / SCHÜLL, E. (Hrsg.): Zukunftsforschung und Zukunftsgestaltung. Beiträge aus Wissenschaft und Praxis. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag. S. 313-322.
- CANZLER, W. / KNIE, A. 2000: „New Mobility“? Mobilität und Verkehr als soziale Praxis. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, 45-46/2000, S. 29-38.
- CHRIST, W. 2004: Ist Suburbia gestaltbar? In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Suburbia – Perspektiven jenseits von Zersiedelung. (= Schriftenreihe Forum Bau und Raum, Ausgabe 1). S. 62-64.
- DEAR, M. 2005: Die Los Angeles School of Urbanism. In: Geographische Rundschau, Jg. 57, H. 1, S. 30-36.
- FASTENMEIER, W. / GSTALTER, H. / LEHNIG, U. 2003: Was empfinden Menschen als Freizeit? Emotionale Bedeutung und Definition. In: Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.): Motive und Handlungsansätze im Freizeitverkehr. Berlin: Springer-Verlag. S. 13-29.
- FELLNER, A. / TSCHPE, C. 2005: Einerseits und andererseits – das ist Fürstenwalde. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 8, S. 537-547.
- FLOETING, H. 2002: Stadtzukünfte zwischen Virtualisierung und neuen Raummustern. In: Technische Universität Wien (Hrsg.): Wer plant Europas Zukunft? Wien. S. 23-28.
- FÖBKER, S. 2006: Siedlungsstrukturen und Freizeitangebote als Einflussgrößen der Alltagsmobilität. In: RUDINGER, G. / HOLZ-RAU, C. / GROTZ, R. (Hrsg.): Freizeitmobilität älterer Menschen. (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung des Instituts für Raumplanung Universität Dortmund Fakultät Raumplanung). Dortmund: Informationskreis für Raumplanung. S. 122-133.
- FREHN, M. 2002: Innenstädte – Freizeit – Mobilität. In: BECKMANN, K.J. (Hrsg.): Tagungsband zum 3. Kolloquium „Mobilität und Stadt“. (= Stadt, Region, Land; H. 73). Aachen: Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen. S. 173-184.
- FRIEDRICHS, J. 1983: Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- FUHRER, U. / KAISER, F.G. 1994: Multilokales Wohnen: Psychologische Aspekte der Freizeitmobilität. Bern: Huber Verlag.
- GARREAU, J. 1991: Edge City. Life on the New Frontier. New York: Doubleday.
- GATHER, M. / KAGERMEIER, A. 2002: Freizeitverkehr als Gegenstand der Mobilitätsforschung. In: GATHER, M. / KAGERMEIER, A. (Hrsg.): Freizeitverkehr. Hintergründe, Probleme, Perspektiven. (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 1). Mannheim: Verlag MetaGIS Infosysteme. S. 9-12.
- GEBHARDT, D. 2008: Feine und große Unterschiede – Lebensstile und Handlungslogiken der Wohnmobilität in Berlin. (Zugleich Dissertation am Geographischen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin). Berlin.
- GEORG, W. 1995: Lebensstile in der Freizeitforschung – ein theoretischer Bezugsrahmen. In: Cantauw, C. (Hrsg.): Arbeit, Freizeit, Reisen. Die feinen Unterschiede im Alltag. Münster: Waxmann Verlag. S. 13-20.
- GIDDENS, A. 1995: Konsequenzen der Moderne. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

- GÖTZ, K. 2007a: Freizeit-Mobilität im Alltag oder Disponible Zeit, Auszeit, Eigenzeit – warum wir in der Freizeit raus müssen. Berlin: Duncker & Humblot.
- GÖTZ, K. 2007b: Mobilitätsstile. In: SCHÖLLER, O. / CANZLER, W. / KNIE, A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 759-784.
- GÖTZ, K. / JAHN, T. / SCHULTZ, I. 1997: Mobilitätsstile – ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. (= Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität, Bd. 7). Frankfurt am Main.
- GÖTZ, K. / LOOSE, W. / SCHMIED, M. / SCHUBERT, S. 2003: Mobilitätsstile in der Freizeit. Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs. (= Berichte des Umweltbundesamtes, Nr. 2/03). Berlin: Erich Schmidt Verlag.
- GROTZ, R. / SCHÜTTEMEYER, A. / FÖBKER, S. 2006: Chancen und Grenzen einer nachhaltigen Freizeitmobilität. In: RUDINGER, G. / HOLZ-RAU, C. / GROTZ, R. (Hrsg.): Freizeitmobilität älterer Menschen. (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung des Instituts für Raumplanung Universität Dortmund Fakultät Raumplanung). Dortmund: Informationskreis für Raumplanung. S. 224-240.
- GSTALTER, H. 2003: Thesen und Argumente zu den häufigsten Behauptungen zur Freizeitmobilität. In: HAUTZINGER, H. (Hrsg.): Freizeitmobilitätsforschung. Theoretische und methodische Ansätze. (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 4). Mannheim: Verlag MetaGIS Infosysteme. S. 105-118.
- GSTALTER, H. / FASTENMEIER, W. / LEHNIG, U. 2006: Interviews zur Alltags- und Wochenendfreizeit: Motive, Aktivitäten, Entscheidungsprozesse. URL: <http://psydok.sulb.uni-saarland.de/volltexte/2006/719/>, Abruf am 26.03.2009.
- GÜNTHER, A. 2006: 20 Jahre Erlebnisgesellschaft – und mehr Fragen als Antworten. Zwischenbilanz oder Abgesang auf die Erlebniswelten-Diskussion. In: REUBER, P. / SCHNELL, P. (Hrsg.): Postmoderne Freizeitstile und Freizeiträume. Neue Angebote im Tourismus. (= Schriften zu Tourismus und Freizeit, Bd. 5). Berlin: Erich Schmidt Verlag. S. 47-62.
- HAMMER, A. / SCHEINER, J. 2006: Lebensstile, Wohnumlieus, Raum und Mobilität – Der Untersuchungsansatz von StadtLeben. In: BECKMANN, K.J. / HESSE, M. / HOLZ-RAU, C. / HUNECKE, M. (Hrsg.): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 15-30.
- HARMS, S. / LANZENDORF, M. / PRILLWITZ, J. 2007: Mobilitätsforschung in nachfrageorientierter Perspektive. In: SCHÖLLER, O. / CANZLER, W. / KNIE, A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 735-758.
- HATZFELD, U. 2001: Freizeitsuburbanisierung – Löst sich die Freizeit aus der Stadt? In: BRAKE, K. / DANGSCHAT, J.S. / HERFERT, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich. S. 81-95.
- HEINZE, G.W. / KILL, H.H. 1997: Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

- HEINZE, G.W. / KILL, H.H. 1998: Freizeitverkehr statt Tourismus: Auf dem Wege zu einer zukunftssträchtigen Strategie für Deutschland. In: KÜHN, G. (Hrsg.): Freizeitmobilität – Entwicklungen und Handlungsmöglichkeiten. (Seminar dokumentation des Deutschen Instituts für Urbanistik vom 8./9. Oktober 1997 in Berlin). Berlin. S. 11-17.
- HENCKEL, D. 2007: Raumzeitpolitik. In: SCHÖLLER, O. / CANZLER, W. / KNIE, A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 533-548.
- HERFERT, G. 2005: Berlin. In: BURDACK, J. / HERFERT, G. / RUDOLPH, R. (Hrsg.): Europäische metropolitane Peripherien. (= Beiträge zur Regionalen Geographie, Bd. 61). Leipzig: Institut für Länderkunde. S. 26-50.
- HESSE, M. 1999: Die Logik der kurzen Wege: Räumliche Mobilität und Verkehr als Gegenstand der Stadtforschung. In: Erdkunde, Bd. 53/1999, S. 317-329.
- HESSE, M. 2007: Mobilität im Zwischenraum. In: SCHÖLLER, O. / CANZLER, W. / KNIE, A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 279-300.
- HESSE, M. / KALTENBRUNNER, R. 2005: Zerrbild „Zersiedelung“. Anmerkungen zum Gebrauch und zur Dekonstruktion eines Begriffs. In: DISP, Jg. 41, Nr. 160, S. 16-22.
- HEYDENREICH, S. 2002: So nah, so fern – Aktionsräume in der transformierten Stadt. In: HANNEMANN, C. / KABISCH, S. / WEISKE, C. (Hrsg.): Neue Länder – Neue Sitten? Transformationsprozesse in Städten und Regionen Ostdeutschlands. Berlin: Schelzky & Jeep. S. 58-77.
- HINRICHS, W. 1999: Wohnsuburbanisierung am Beispiel Berlin. Ein Erklärungsrahmen. (= Arbeitspapier FS III 99-401). Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. URL: <http://bibliothek.wzb.eu/pdf/1999/iii99-401.pdf>, Abruf am 15.10.2009.
- HOLZAPFEL, H. / MÜNSTERJOHANN, U. / LEHMANN, F. / REESAS, G. / WOHLTMANN, H. 1999: Freizeitmobilität: Freizeit und Freizeitverkehr – eine Bestandsaufnahme. In: SPITZNER, M. / HESSE, M. (Hrsg.): Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität. (= Forschungsberichte / Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität; Band 5: Rahmenbedingungen der Mobilität in Stadtregionen). Wuppertal: Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie. S. 141-207.
- HOLZ-RAU, C. / KUTTER, E. 1995: Verkehrsvermeidung. Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): Materialien zur Raumentwicklung, H. 73. Bonn.
- HOPFINGER, H. 2003: Die Geographie der Freizeit und des Tourismus: Versuch einer Standortbestimmung. In: BECKER, C. / HOPFINGER, H. / STEINECKE, A. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus. München, Wien: Oldenbourg. S. 1-24.
- HOPFINGER, H. 2006: Wohin die Reise geht. Aktuelle Tendenzen und Trends in Freizeit und Tourismus. In: Geographie heute, Bd. 27, H. 239, S. 2-7.
- HU BERLIN 2007 [Humboldt-Universität zu Berlin, Geographisches Institut; Hrsg., 2007]: Postsuburbane Trends im Berliner Umland? Aspekte der Freizeitmobilität – Eine Untersuchung in den Berliner Umlandgemeinden Velten und Altlandsberg. (Unveröffentlichter Projektbericht). Berlin.

- HUNECKE, M. / SCHWEER, I.R. 2006: Einflussfaktoren der Alltagsmobilität – Das Zusammenwirken von Raum, Verkehrsinfrastruktur, Lebensstil und Mobilitätseinstellungen. In: BECKMANN, K.J. / HESSE, M. / HOLZ-RAU, C. / HUNECKE, M. (Hrsg.): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. 148-166.
- INFAS / DIW 2004 [Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH / Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung 2004]: Mobilität in Deutschland 2002 – Ergebnisbericht. (Projekt-Nr. 70.0736/2003; im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen). Berlin. URL: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/03_kontiv2002/pdf/ergebnisbericht_mid_ende_144_punkte.pdf, Abruf am 26.11.2009.
- INFAS / DLR 2010 [Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH / Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Institut für Verkehrsforschung 2010]: Mobilität in Deutschland 2008 – Ergebnisbericht. (Projekt-Nr. 70.801/2006; im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Berlin. URL: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf, Abruf am 07.04.2010.
- ISENGARD, B. 2005: Freizeitverhalten als Ausdruck sozialer Ungleichheiten oder Ergebnis individualisierter Lebensführung? In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 57, H. 2, S. 254-277.
- JÜRGENS, C. / KASPER, B. 2006: Alltagsmobilität, Raum und Lebensstile. BECKMANN, K.J. / HESSE, M. / HOLZ-RAU, C. / HUNECKE, M. (Hrsg.): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 125-141.
- KAGERMEIER, A. 1997a: Siedlungsstruktur und Verkehrsmobilität. Eine empirische Untersuchung am Beispiel von Südbayern. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
- KAGERMEIER, A. 1997b: Siedlungsstrukturell bedingter Verkehrsaufwand in großstädtischen Verflechtungsbereichen. In: Raumforschung und Raumordnung, Bd. 55, H. 4/5, S. 316-326.
- KAGERMEIER, A. 1998a: Nachhaltigkeitsdiskussion: Herausforderung für Verkehrsgeographie. In: Geographische Rundschau, Jg. 50, H. 10, S. 548-549.
- KAGERMEIER, A. 1998b: Siedlungsentwicklung und Verkehrsmobilität im Verflechtungsraum München. In: Geographische Rundschau, Jg. 50, H. 9, S. 494-500.
- KAGERMEIER, A. 1999: Beeinflussung räumlicher Mobilität durch gebaute Strukturen: Wunschbild oder Chance für eine nachhaltige Entwicklung des Mobilitätsgeschehens in Stadtregionen? In: HESSE, M. (Hrsg.): Siedlungsstrukturen, räumliche Mobilität und Verkehr. Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit in Stadtregionen? (= Graue Reihe Nr. 20 des Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung Erkner). Erkner. S. 19-34.
- KLEMM, K. 1999: Das Ausflugsverhalten der Berliner 1993 in das Berliner Umland. In: BRENNER, J. / NEHRING, M. / STEIERWALD, M. (Hrsg.): Tourismus – Ein Beitrag zur wirtschaftlichen und strukturellen Entwicklung für Baden-Württemberg? (= Arbeitsbericht Nr. 129: Ergebnisse des Workshops Nr. IX der Reihe Kommunikation und Verkehr). Stuttgart. S. 45-60.

- KLEMM, K. / LUND-DURLACHER, D. 2007: Räumliche Verflechtung und Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl im Ausflugsverkehr der Metropolregion Berlin-Brandenburg. In: FREYER, W. / NAUMANN, M. / SCHULER, A. (Hrsg.): Standortfaktor Tourismus und Wissenschaft. Herausforderungen und Chancen für Destinationen. (= Schriften zu Tourismus und Freizeit, Bd. 8). Berlin: Erich Schmidt Verlag. S. 233-252.
- KRAJEWSKI, C. 2006: Das Ruhrgebiet als postmoderner Freizeitraum. In: Geographische Rundschau, Jg. 58, H. 1, S. 20-27.
- KRAMER, C. 2005: Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- KRAU, I. 2003: Mobilität und Kommunikation. Schlussberichts des Teilprojekts „Mobilität und Kommunikation“ im Forschungsprojekt „Zukunft München 2030 – Visionen und Strategien für Stadt und Region“. München: Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung der Technischen Universität München.
- KREISEL, W. 2003: Trend in der Entwicklung von Freizeit und Tourismus. In: BECKER, C. / HOPFINGER, H. / STEINECKE, A. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus. München, Wien: Oldenbourg. S. 74-85.
- KULINAT, K. 2003: Tourismusnachfrage: Motive und Theorien. In: BECKER, C. / HOPFINGER, H. / STEINECKE, A. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus. München, Wien: Oldenbourg. S. 97-111.
- KULKE, E. 2001: Entwicklungstendenzen suburbaner Einzelhandelslandschaften. In: BRAKE, K. / DANGSCHAT, J.S. / HERFERT, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich. S. 57-69.
- KUTTER, E. 1973: Aktionsbereiche des Stadtbewohners. Untersuchungen zur Bedeutung der territorialen Komponente im Tagesablauf der städtischen Bevölkerung. In: Archiv für Kommunalwissenschaften, H. 12, S. 69-85.
- LANZENDORF, M. 1996: Quantitative Aspekte des Freizeitverkehrs. (= Forschungsverbund ökologisch verträgliche Mobilität, Arbeitspapiere Nr. 6). Wuppertal.
- LANZENDORF, M. 2001a: Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. (Zugleich Dissertation am Fachbereich VI Angewandte Geographie der Universität Trier). Trier: Geographische Gesellschaft.
- LANZENDORF, M. 2001b: Wachsender Freizeitverkehr – umweltverträgliche Alternativen. In: Institut für Länderkunde Leipzig (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland, Bd. 9: Verkehr und Kommunikation. Leipzig, Heidelberg. S. 80-81.
- LANZENDORF, M. 2002: Freizeitmobilität verstehen? Eine sozial-ökologische Fallstudie in vier Kölner Stadtvierteln. In: GATHER, M. / KAGERMEIER, A. (Hrsg.): Freizeitverkehr. Hintergründe, Probleme, Perspektiven. (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 1). Mannheim: Verlag MetaGIS Infosysteme. S. 13-34.
- LANZENDORF, M. 2003: „Thrill und Fun“ oder „immer die gleiche Leier“? Freizeitmobilität und Routinen. In: HAUTZINGER, H. (Hrsg.): Freizeitmobilitätsforschung. Theoretische und methodische Ansätze. (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 4). Mannheim: Verlag MetaGIS Infosysteme. S. 89-104.
- LBV BRANDENBURG 2007 [Landesamt für Bauen und Verkehr 2007]: Regionalstatistik des Planungsinformationssystems (PLIS) des Dezernats Raumbeobachtung.

- LBV BRANDENBURG 2009 [Landesamt für Bauen und Verkehr; Hrsg., 2009]: Entwicklung der Wohnbevölkerung 1990 bis 2008. Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. URL: <http://www.lbv.brandenburg.de/623.htm>, Abruf am 14.10.2009.
- LBV BRANDENBURG / AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2008 [Landesamt für Bauen und Verkehr; Hrsg., 2008]: Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburg 2007-2030. URL: http://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat_Berichte/2008/Prognose2008_monitor.pdf, Abruf am 14.10.2009.
- LEHNIG, U. 2003: Die Rolle der Gewohnheit bei der Verkehrsmittelwahl in der Freizeitmobilität. In: HAUTZINGER, H. (Hrsg.): Freizeitmobilitätsforschung. Theoretische und methodische Ansätze. (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 4). Mannheim: Verlag MetaGIS Infosysteme. S. 75-87.
- LENZ, B. / NOBIS, C. 2007: Mobilitätsverhalten im Wandel – Entwicklungen und Trends der letzten Jahre. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hrsg.): DVWG Jahresband 2007. Ausgewählte Beiträge der zentralen wissenschaftlichen Veranstaltungen. (= Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Reihe B Seminare, Bd. 314). S. 64-74.
- LÖTSCHER, L. / MAYER, O. / MONHEIM, R. 2001b: Entwicklung der privaten Motorisierung. In: Institut für Länderkunde Leipzig (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland, Bd. 9: Verkehr und Kommunikation. Leipzig, Heidelberg. S. 62-63.
- LÖTSCHER, L. / MAYER, O. / MONHEIM, R. 2001a: Mobilität und Verkehrsmittelwahl. In: Institut für Länderkunde Leipzig (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland, Bd. 9: Verkehr und Kommunikation. Leipzig, Heidelberg. S. 58-61.
- LÜSCHEN, G. 1963: Soziale Schichtung und soziale Mobilität bei jungen Sportlern. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 15, H. 1, S. 74-93.
- MATTHIES, B. 2004: Jeder Dritte fährt einfach nur ins Blaue. In: Der Tagesspiegel (17.03.2004), URL: <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Brandenburg;art128,2099828>, Abruf am 24.07.2009.
- MOHR, F. 2010: Wildauer Einkaufszentrum wechselt für 265 Millionen Euro den Besitzer. In: Märkische Allgemeine (08.01.2010), URL: <http://www.maerkischeallgemeine.de/cms/beitrag/11699457/62129/Wildauer-Einkaufszentrum-wechselt-fuer-Millionen-Euro-den-Besitzer.html>, Abruf am 08.01.2010.
- MOTZKUS, A. 2001: Räumliche Struktur des Pkw-Verkehrs. In: Institut für Länderkunde Leipzig (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland, Bd. 9: Verkehr und Kommunikation. Leipzig, Heidelberg. S. 64-65.
- MOTZKUS, A. 2002: Verkehrsreduzierende Siedlungsstrukturen – Ein Ansatz zur nachhaltigen Gestaltung des Mobilitätsgeschehens am Beispiel der Metropolregion Rhein-Main. In: MAYR, A. / MEURER, M. / VOGT, J. (Hrsg.): Stadt und Region. Dynamik von Lebenswelten. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen des 53. Deutschen Geographentags Leipzig. Leipzig: Deutsche Gesellschaft für Geographie. S. 505-517.
- MÜLLER, W. / ROHR-ZÄNKER, R. 2001: Amerikanisierung der „Peripherie“ in Deutschland? In: BRAKE, K. / DANGSCHAT, J.S. / HERFERT, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich. S. 27-39.

- OELTZE, S. / BRACHER, T. / DREGER, C. et al. 2007: Mobilität 2050. Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik.
- OPASCHOWSKI, H.W. 2006: Einführung in die Freizeitwissenschaft. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- OPASCHOWSKI, H.W. 2009: Urlaub 2009 heißt vor allem: abwarten, zu Hause bleiben oder Ziele in der Nähe suchen. In: Berliner Zeitung (07.02.2009), S. R1 (Rubrik Reise).
- OTTE, G. 2004: Sozialstrukturanalysen mit Lebensstilen. Eine Studie zur theoretischen und methodischen Neuorientierung der Lebensstilforschung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- PÄTZOLD, K. 2009: Nachhaltige Verkehrsströme durch Einkaufszentren am Stadtrand?! Eine mobilitätsanalytische Betrachtung des Einkaufsverhaltens im Umland von Berlin. In: Standort – Zeitschrift für Angewandte Geographie 4/2009, S. 113-119.
- PETRICH, K. 2009: Alltägliche Freizeitmobilität im suburbanen Raum Berlins. Eine empirische Untersuchung am Beispiel Mittenwalde. (Unveröffentlichte Diplomarbeit an der Humboldt-Universität zu Berlin, Geographisches Institut).
- PREISENDÖRFER, P. 2001: Sozialprofil und Lebenslage von Haushalten ohne Auto. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 53, H. 4, S. 734-750.
- RAMATSCHI, G. 2006: Unterschiede im Freizeitverhalten nach Raumkategorien. In: RUDINGER, G. / HOLZ-RAU, C. / GROTZ, R. (Hrsg.): Freizeitmobilität älterer Menschen. (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung des Instituts für Raumplanung Universität Dortmund Fakultät Raumplanung). Dortmund: Informationskreis für Raumplanung. S. 73-78.
- RAMATSCHI, G. / SCHÜTTEMAYER, A. 2006: Räumliche Orientierung in räumlicher Differenzierung. In: RUDINGER, G. / HOLZ-RAU, C. / GROTZ, R. (Hrsg.): Freizeitmobilität älterer Menschen. (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung des Instituts für Raumplanung Universität Dortmund Fakultät Raumplanung). Dortmund: Informationskreis für Raumplanung. S. 104-121.
- RAUPRICH, D. 2008: Alltagsmobilität älterer Menschen im suburbanen Raum – Möglichkeiten und Grenzen einer ökologisch nachhaltigen Gestaltung durch eine geänderte Verkehrsmittelnutzung. Sankt Augustin: Asgard-Verlag.
- REUBER, P. / WOLKERSDORFER, G. 2006: Freizeitstile und Freizeiträume im Ruhrgebiet. In: REUBER, P. / SCHNELL, P. (Hrsg.): Postmoderne Freizeitstile und Freizeiträume. Neue Angebote im Tourismus. (= Schriften zu Tourismus und Freizeit, Bd. 5). Berlin: Erich Schmidt Verlag. S. 233-245.
- ROCH, I. 1998: Aspekte der Freizeitgestaltung und der Erholung in Berlin-Brandenburg. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Nachhaltige Raumentwicklung. Szenarien und Perspektiven für Berlin-Brandenburg. (= Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 205). Hannover. S. 272-290.
- RÖLLE, D. 2002: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg!? Freizeitmobilität vor und nach einem Wohnungsumzug. In: BECKMANN, K.J. (Hrsg.): Tagungsband zum 3. Kolloquium „Mobilität und Stadt“. (= Stadt, Region, Land; H. 73). Aachen: Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen. S. 133-140.

- RÖLLE, D. 2005: Einflussfaktoren geänderten Mobilitätsverhaltens auf Arbeits- und Freizeitwegen. Frankfurt am Main: Peter Lang Verlag.
- ROSENBAUM, W. 2007: Mobilität im Alltag – Alltagsmobilität. In: SCHÖLLER, O. / CANZLER, W. / KNIE, A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 549-572.
- RUDINGER, G. / HOLZ-RAU, C. / GROTZ, R. (Hrsg.) 2006: Freizeitmobilität älterer Menschen. (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung des Instituts für Raumplanung Universität Dortmund Fakultät Raumplanung). Dortmund: Informationskreis für Raumplanung.
- RUDINGER, G. / JANSEN, E. 2003: Freizeitverkehr älterer Menschen im Kontext sozialer Motive – die Studien AEMEIS und FRAME. In: Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.): Motive und Handlungsansätze im Freizeitverkehr. Berlin: Springer-Verlag. S. 67-82.
- SCHEINER, J. 2002a: Die Angst der Geographie vor dem Raum. Anmerkungen zu einer verkehrswissenschaftlich-geographischen Diskussion und zur Rolle des Raumes für den Verkehr. In: Geographische Revue 1/2002, S. 19-44.
- SCHEINER, J. 2002b: Freizeitmobilität älterer Menschen – Bedingungen, Formen und Entscheidungsstrukturen. In: GATHER, M. / KAGERMEIER, A. (Hrsg.): Freizeitverkehr. Hintergründe, Probleme, Perspektiven. (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 1). Mannheim: Verlag MetaGIS Infosysteme. S. 63-86.
- SCHEINER, J. 2006: Individualisierung des Verkehrsverhaltens. (= Arbeitspapiere Raum und Mobilität des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Universität Dortmund, Nr. 15). Dortmund.
- SCHEINER, J. 2007: Verkehrsgenese-forschung. In: SCHÖLLER, O. / CANZLER, W. / KNIE, A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 687-709.
- SCHLICH, R. / AXHAUSEN, K.W. 2002: Wohnumfeld und Freizeitverkehr – eine Untersuchung zur Fluchttheorie. (= Arbeitsberichte Nr. 155 Verkehrs- und Raumplanung, ETH Zürich). Zürich.
- SCHRÖDER, A. 2006: Postmoderne Unübersichtlichkeit der Freizeit- und Lebensstile. Versuch einer Einordnung in die umgebenden Rahmenbedingungen sowie Implikationen für den zukünftigen Tourismus. In: REUBER, P. / SCHNELL, P. (Hrsg.): Postmoderne Freizeitstile und Freizeiträume. Neue Angebote im Tourismus. (= Schriften zu Tourismus und Freizeit, Bd. 5). Berlin: Erich Schmidt Verlag. S. 107-117.
- SCHULZE, G. 1993: Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart. Frankfurt am Main: Campus.
- SCHÜTTEMAYER, A. / FÖBKER, S. 2006: Siedlungsstrukturen und die Freizeitmobilität älterer Menschen – eine Zusammenschau. In: RUDINGER, G. / HOLZ-RAU, C. / GROTZ, R. (Hrsg.): Freizeitmobilität älterer Menschen. (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung des Instituts für Raumplanung Universität Dortmund Fakultät Raumplanung). Dortmund: Informationskreis für Raumplanung. S. 134-142.

- SCHWARK, J. 2006: Klasse, Lebensstil und Kulturindustrie oder: Warum wir meinen sollen, Golf spielen zu wollen. In: REUBER, P. / SCHNELL, P. (Hrsg.): Postmoderne Freizeitstile und Freizeiträume. Neue Angebote im Tourismus. (= Schriften zu Tourismus und Freizeit, Bd. 5). Berlin: Erich Schmidt Verlag. S. 317-327.
- SCHWEER, I.R. / HUNECKE, M. 2006: Behavior-Settings und Alltagsmobilität. In: BECKMANN, K.J. / HESSE, M. / HOLZ-RAU, C. / HUNECKE, M. (Hrsg.): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 142-147.
- SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG BERLIN / AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2009: Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2007-2030. URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/download/kurzfassung_bevprog_2007_2030.pdf, Abruf am 14.10.2009.
- SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG BERLIN UND MINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND RAUMORDNUNG DES LANDES BRANDENBURG 2009: Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (zit. als LEP B-B 2009). Potsdam.
- SIEDENTOP, S. / KAUSCH, S. / GUTH, D. / STEIN, A. / WOLF, U. / LANZENDORF, M. / HARBICH, R. 2005: Mobilität im suburbanen Raum. Neue verkehrliche und raumordnerische Implikationen des räumlichen Strukturwandels. (Abschlussbericht des Forschungsvorhaben 70.716 im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen). Dresden / Berlin / Erkner / Leipzig.
- SIEVERTS, T. 1997: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Braunschweig, Wiesbaden: Vieweg.
- SINZ, M. 1999: Der Beitrag der gemeinsamen Landesplanung zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im engeren Verflechtungsraum von Berlin-Brandenburg. In: HESSE, M. (Hrsg.): Siedlungsstrukturen, räumliche Mobilität und Verkehr. Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit in Stadtregionen? (= Graue Reihe Nr. 20 des Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung Erkner). Erkner. S. 83-94.
- STAMM, H. / LAMPRECHT, M. 1996: Soziale Lage, Lebensstil und Freizeitaktivität von Erwerbstätigen in der Schweiz. In: Schweizer Zeitschrift für Soziologie, H. 3, S. 509-535.
- STAUFFACHER, M. / KAUFMANN, D. / SCHOLZ, R.W. 2003: Mobilität und zukunfts-fähige Stadtentwicklung. Freizeit in der Stadt Basel. (= Reihe ETH-UNS-Fallstudie, Grobkonzept). URL: http://www.uns.ethz.ch/translab/cs_former/pdf/FS03_Grobkonzept_def.pdf, Abruf am 30.11.2009.
- STEINECKE, A. 1997: Inszenierung im Tourismus: Motor der künftigen touristischen Entwicklung. In: STEINECKE, A. / TREINEN, M. (Hrsg.): Inszenierung im Tourismus. (= ETI-Studien, Bd. 3). Trier. S. 7-17.
- STEINECKE, A. 2002: Kulturtourismus in der Erlebnisgesellschaft. Trends – Strategien – Erfolgsfaktoren. In: Geographie und Schule, Jg. 24, H. 135, S. 10-14.

- STEINFÜHRER, A. 2004: Wohnstandortentscheidungen und städtische Transformation. Vergleichende Fallstudien in Ostdeutschland und Tschechien. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- SZABO, D. 2004: Tennis oder Fußball? Zum Einfluss von sozialer Lage und Lebensstil auf die Wahl eines Sportvereins. In: BÜHL, A. (Hrsg.): Auf der Suche nach der Muße. Empirische Analysen zum Freizeitverhalten. Münster: Lit-Verlag. S. 77-143.
- TULLY, C.J. 2007: Leben in mobilen Welten. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, 29-30/2007, S. 33-38.
- UNIVERSITÄT BASEL (Hrsg.) 2003: Freizeitmobilität junger Erwachsener im Raum Basel. (= Studentischer Arbeitsbericht des Programms Mensch Gesellschaft Umwelt MGU 2/2003). Basel.
- WERLEN, B. 2000: Sozialgeographie. Eine Einführung. Stuttgart: UTB.
- WEICHHART, P. 1998: „Raum“ versus „Räumlichkeit“ – ein Plädoyer für eine transaktionistische Weltsicht der Sozialgeographie. In: HEINRITZ, G. / HELBRECHT, I. (Hrsg.): Sozialgeographie und Soziologie. Dialog der Disziplinen. (= Münchener Geographische Hefte; H. 78). Passau: L.I.S. Verlag. S. 75-88.
- ZÄNGLER, T.W. 2000: Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit. Berlin: Springer-Verlag.
- ZÄNGLER, T.W. / KARG, G. 2002: Zielorte in der Freizeit. In: BECKMANN, K.J. (Hrsg.): Tagungsband zum 3. Kolloquium „Mobilität und Stadt“. (= Stadt, Region, Land; H. 73). Aachen: Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen. S. 155-162.
- ZÄNGLER, T.W. / KARG, G. 2003: Motive der alltäglichen Freizeitmobilität. In: Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.): Motive und Handlungsansätze im Freizeitverkehr. Berlin: Springer-Verlag. S. 51-66.

<http://maps.google.de>

<http://www.dallgow.de>

<http://www.ludwigsfelde.info/stadt/steckbrief>

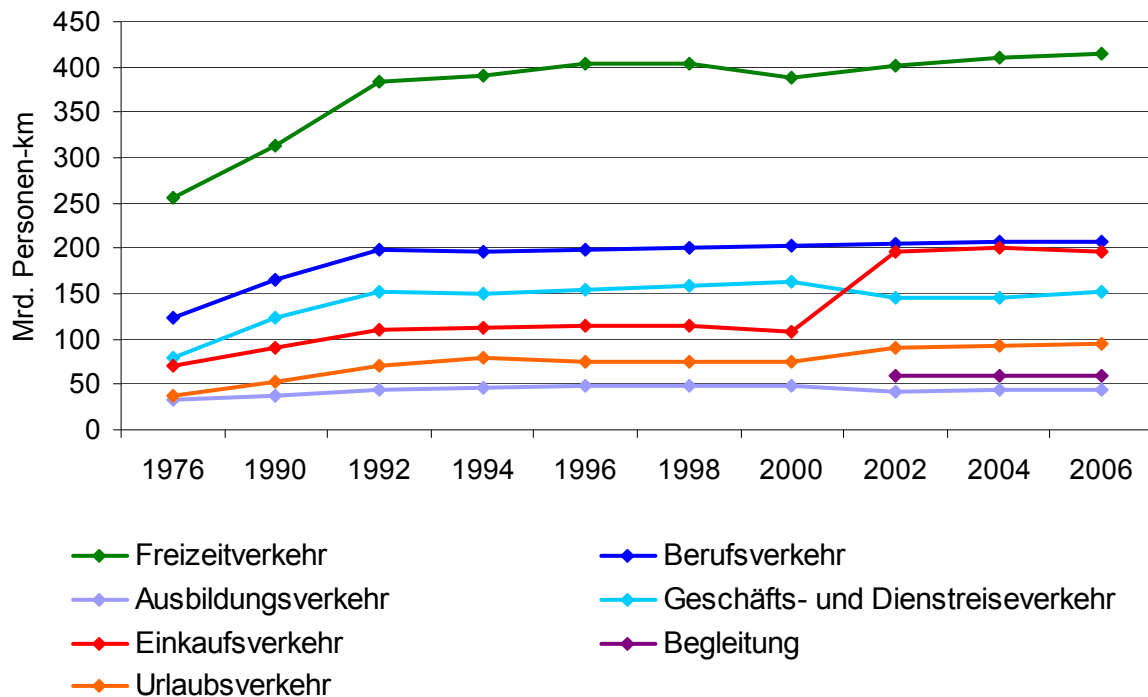
<http://www.reiseland-brandenburg.de/>

http://www.zab-brandenburg.de/gewerbe/_default.htm

9 Anhang

- Anhang 1: Entwicklung der Verkehrsleistung in Deutschland 1976-2006, nach verschiedenen Wegezwecken
- Anhang 2: Stadtregion Berlin-Brandenburg
- Anhang 3: Bevölkerungsentwicklung Berliner Umland 1991 bis 2008 (je 1.000 EW)
- Anhang 4: Zentrale-Orte-Netz Berlin-Brandenburg
- Anhang 5: Untersuchungsgebiete nach Gebietstypen
- Anhang 6: verkehrliche Anbindung der Untersuchungsgebiete
- Anhang 7: Strukturdaten der Untersuchungsgebiete
- Anhang 8: Verteilung der Lebensstiltypen in den Untersuchungsgebieten
- Anhang 9: Kategorisierung der Freizeitaktivitäten
- Anhang 10: Freizeitstättenkonzentrationen im Berliner Umland
- Anhang 11: Post-suburbane Merkmale von Freizeiteinrichtungen im Berliner Umland
- Anhang 12: Verteilung der Freizeitaktivitäten im Berliner Umland
- Anhang 13: Räumliche Verteilung der Ausflugsziele
- Anhang 14: Variablenliste der wesentlichen neu konstruierten Variablen
- Anhang 15: Mittelwerte von verschiedenen Variablen in Bezug auf die Zielwahl eigener Wohnort, Zielwahl Umland, Zielwahl Berlin (Ergänzung zur Varianzanalyse)
- Anhang 16: Zielwahl Umland: Modellgüten der Erklärungsansätze
- Anhang 17: Zielwahl Berlin: Modellgüten der Erklärungsansätze
- Anhang 18: Fragebogen, Wegeprotokoll, Interviewleitfaden

Anhang 1: Entwicklung der Verkehrsleistung in Deutschland 1976-2006,
nach verschiedenen Wegezwecken



Die ausgewiesenen Werte ab 2002 sind aufgrund einer differenzierteren Erfassung und teilweiser Veränderungen in den Abgrenzungen nur bedingt mit denen der Vorjahre vergleichbar.

Zuordnung der Wegezwecke:

Freizeitverkehr: Wege, die nicht den anderen definierten sechs Wegezwecken zuzuordnen sind, also z. B. Wochenenderholungsfahrten, Verwandten- und Bekanntenbesuche, Besuch kultureller Veranstaltungen, Fahrten oder Wege in Ausübung eines Hobbys

Berufsverkehr: Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, jedoch nicht die von der Arbeitsstätte ausgehenden beruflich bedingten Wege innerhalb der Arbeitszeit

Ausbildungsverkehr: Wege zwischen Wohnung und Schule bzw. Ausbildungsstätte

Geschäfts- und Dienstreiseverkehr: beruflich bedingte Wege außer dem oben definierten Berufsverkehr

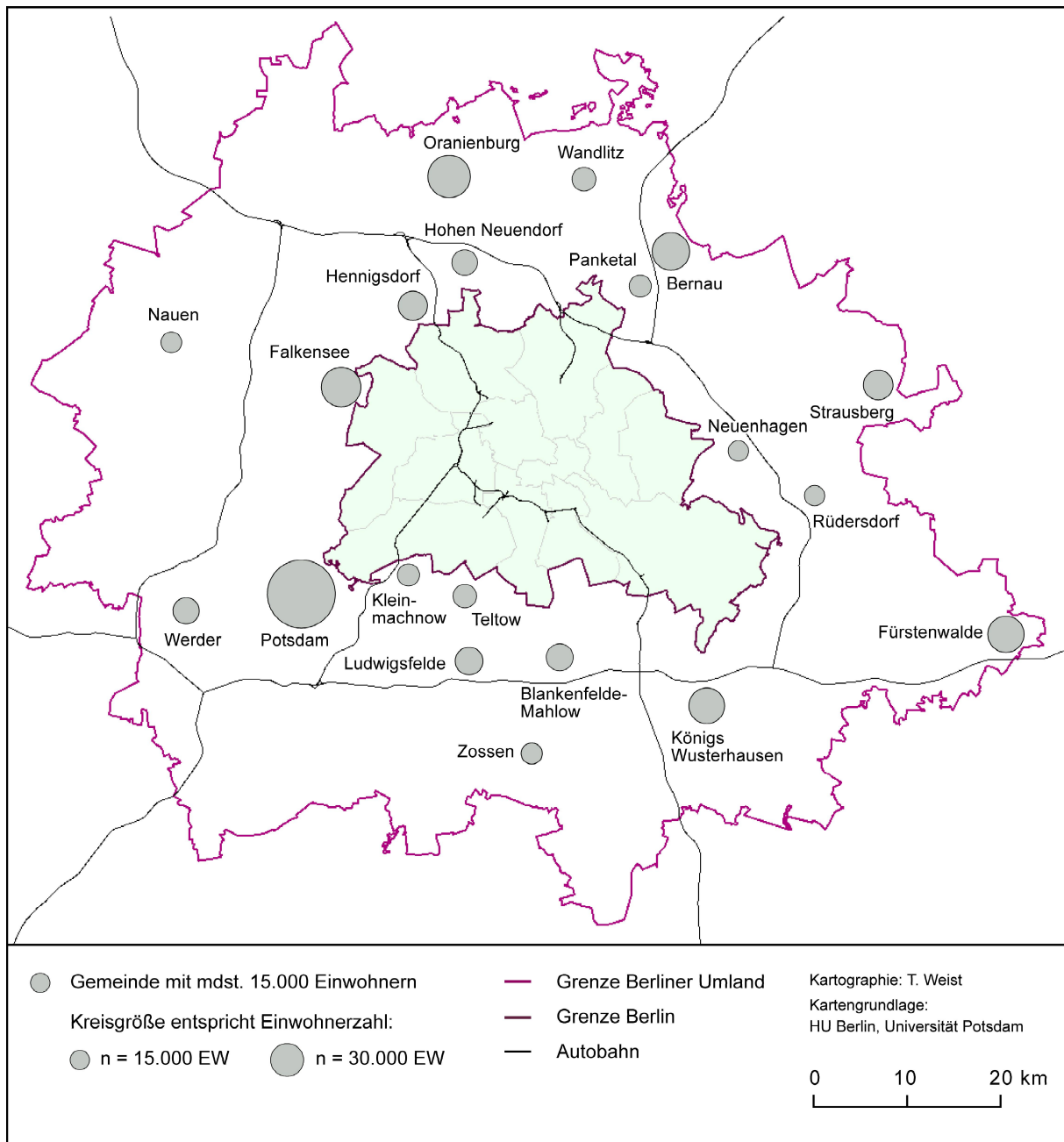
Einkaufsverkehr: Wege, die dem Einkauf von Gütern, der Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z. B. Arztbesuch) oder der Erledigung persönlicher Angelegenheiten (z. B. bei der Behörde) dienen

Begleitung: umfasst "aktive" Service- oder Begleitwege (Bringen/Holen von Personen) und "passive" Begleitwegen (mitgenommen werden); dieser Wegezweck ist erst ab 2002 ausgewiesen

Urlaubsverkehr: alle Freizeitwege mit fünf und mehr Tagen Dauer

Quelle: BMVBS 2008, S. 218-219; eigene Darstellung

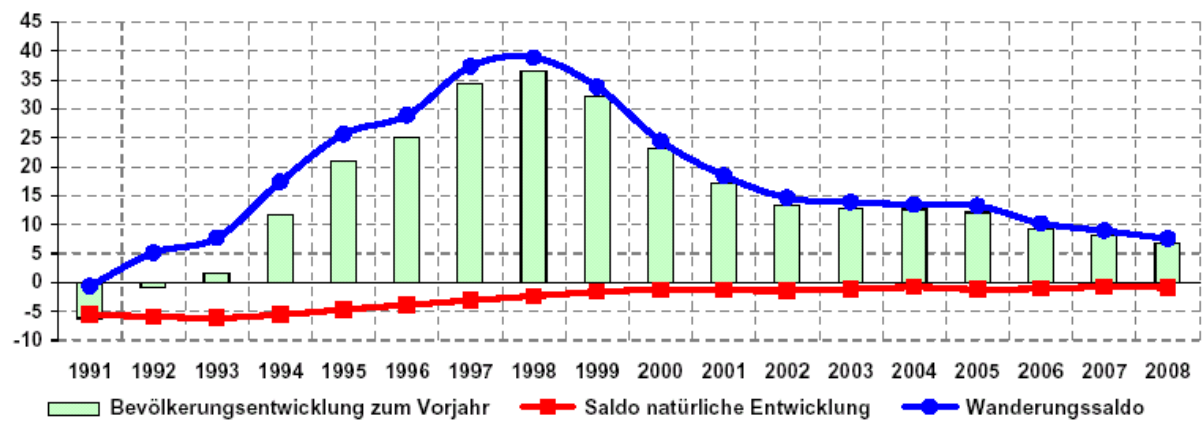
Anhang 2: Stadtregion Berlin-Brandenburg, Umlandgemeinden mit mehr als 15.000 Einwohnern



Die Signatur für Potsdam ist aufgrund der großen Einwohnerzahl (n = 152.966 EW, Stand: 2008) nicht maßstabsgetreu dargestellt.

Quelle: LBV BRANDENBURG 2009, eigene Darstellung

Anhang 3: Bevölkerungsentwicklung Berliner Umland 1991 bis 2008 (je 1.000 EW)



Quelle: LBV BRANDENBURG 2009, S. 25

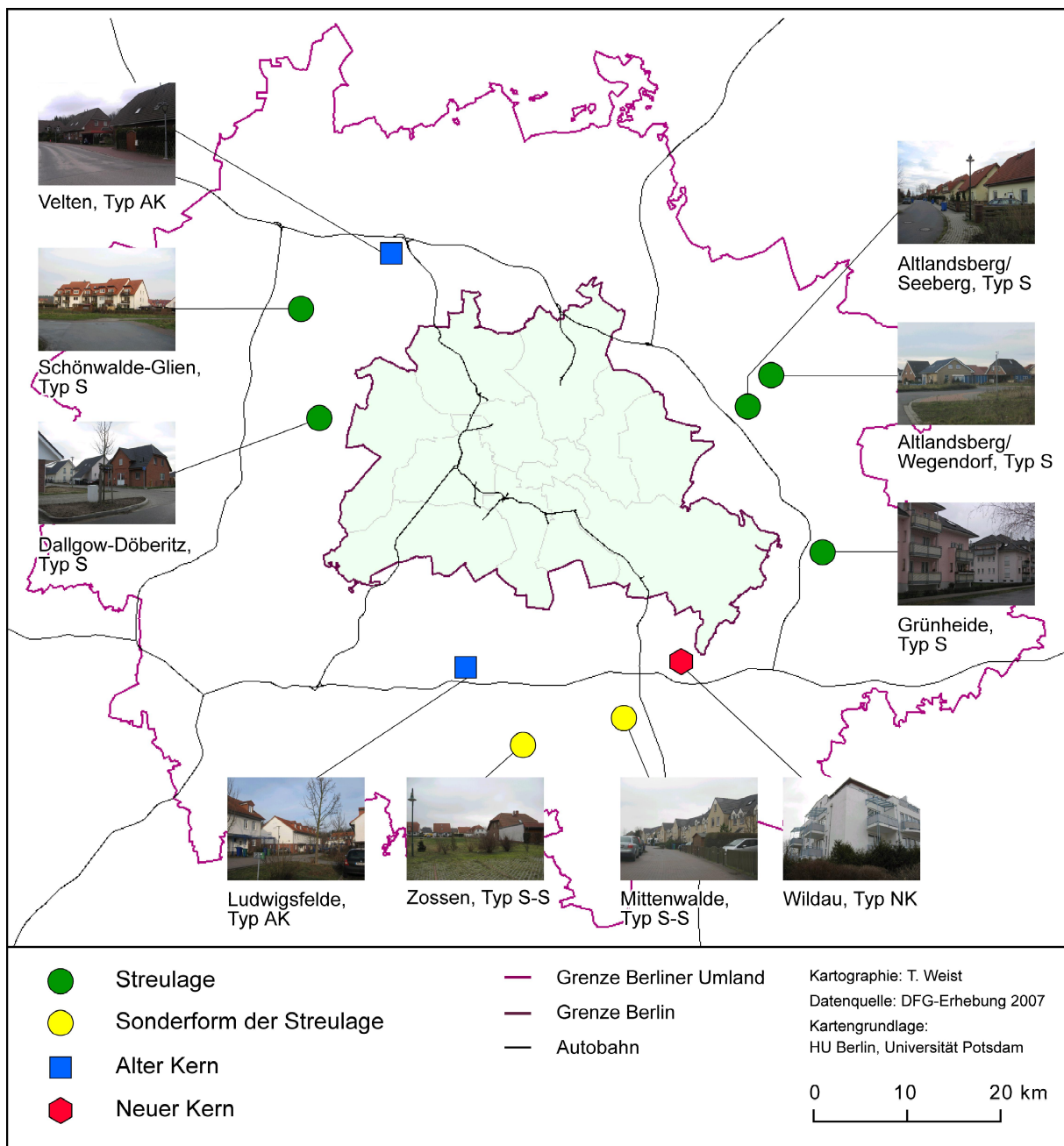
Anhang 4: Zentrale-Orte-Netz Berlin-Brandenburg

Metropole, Ober- und Mittelzentren mit Mittelbereichen



Quelle:LEP B-B 2009, S. 30. URL: http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/images/bb-gl/landesentwicklungsplanung/lep_b_b_zentren.jpg, Abruf am 16.10.2009.

Anhang 5: Untersuchungsgebiete nach Gebietstypen



Quelle: DFG-Erhebung 2007, eigene Fotos

Anhang 6: verkehrliche Anbindung der Untersuchungsgebiete

	ALB/ Seeberg, Typ S	ALB/We- gendorf, Typ S	Grün- heide, Typ S	Wildau, Typ NK	Mitten- walde, Typ S-S	Zossen, Typ S-S	Ludwigs- felde, Typ AK	DD, Typ S (Bahnhof- straße)	DD, Typ S (Neu- Döberitz)	Schönwal- de-Glien, Typ S	Velten, Typ AK
Entfernung zur Autobahn, Weg in Straßenkilometer	3,1	12,5	2,5	2,5	2	11,6	1,6	9,4	9	8	5,3
Entfernung zur Autobahn, Zeit (mit Pkw) in min	5	19	4	6	4	13	3	9	10	9	7
Entfernung zur S-Bahn, Weg in Straßenkilometer	4,5	14,2	6,2	2,6	7,2	12,9	14,2	10	11,1	13,4	9,4
Entfernung zur S-Bahn, Zeit (mit Pkw) in min	9	22	9	5	12	18	15	17	17	19	13
Entfernung zur Regionalbahn, Weg in Straßenkilometer	24,6	14,2	2,6	2,6	7,2	10,9	2,8	1,4	0,9	13,4	2,2
Entfernung zur Regionalbahn, Zeit (mit Pkw) in min	21	22	5	5	12	13	5	2	3	19	5

Quelle: Internetdienst <http://maps.google.de>

Anhang 7: Strukturdaten der Untersuchungsgebiete

	ALB*/ Seeberg, Typ S	ALB/We- gendorf, Typ S	Grün- heide, Typ S	Wildau, Typ NK	Mitten- walde, Typ S-S	Zossen, Typ S-S	Ludwigs- felde, Typ AK	DD, Typ S (Bahnhof- straße)	DD, Typ S (Neu- Döberitz)	Schönwal- de-Glien, Typ S	Velten, Typ AK	ALLE
Baustruktur: Anteile in %												
in Einfamilienhäusern	34%	45%	20%	7%	10%	89%	4%	0%	71%	40%	4%	18%
in Doppel- / Reihenhäusern	50%	55%	20%	8%	90%	11%	12%	12%	29%	45%	83%	32%
in Geschoss- Wohnungsbauten	16%	0%	60%	85%	0%	0%	84%	88%	0%	15%	13%	50%
<i>Zahl der Wohnungen</i>	272	172	337	1.132	459	156	453	394	247	174	356	4.152
Eigentumsstruktur: Anteile in %												
Eigentum	81,6%	95,3%	43,5%	18,9%	57,5%	87,3%	8,7%	7,3%	92,0%	57,9%	49,6%	47,8%
Miete	18,4%	4,7%	56,5%	81,1%	42,5%	12,7%	91,3%	92,7%	8,0%	42,1%	50,4%	52,2%
<i>Zahl der Haushalte</i>	76	64	85	260	120	63	126	41	100	57	139	1.131
Zuzugsjahr (Modus) bzw. Wohndauer in Jahren (Mittelwert)												
Zuzugsjahr	1997	1999	1996	2006	1995	1997	2005	2006	2004	2005	1996	2006
Wohndauer in Jahren	7,9	8,1	7,8	5,3	7,5	8,6	3,5	4,5	3,4	5,3	7,1	6,1
<i>Zahl der Befragten</i>	76	64	82	258	118	60	126	41	99	57	140	1.121
Äquivalenzeinkommen** in EUR												
Mittelwert	1.827,80	1.708,20	1.309,50	1.388,60	1.649,00	1.618,10	1.502,70	1.556,10	1.822,50	1.566,60	1.784,30	1.585,50
<i>Zahl der Befragten</i>	63	53	68	219	103	47	109	31	86	48	113	940

* Abkürzungen der Untersuchungsgebiete: ALB = Altlandsberg DD = Dallgow-Döberitz

** Das Äquivalenzeinkommen ist ein gewichtetes Pro-Kopf-Einkommen, in das das erste Haushaltsmitglied vollständig, jedes weitere mit dem Wert 0,5 und jedes Kind unter 18 Jahren mit dem Wert 0,3 eingeht.

	ALB/ Seeberg, Typ S	ALB/We- gendorf, Typ S	Grün- heide, Typ S	Wildau, Typ NK	Mitten- walde, Typ S-S	Zossen, Typ S-S	Ludwigs- felde, Typ AK	DD, Typ S (Bahnhof- straße)	DD, Typ S (Neu- Döberitz)	Schönwal- de-Glien, Typ S	Velten, Typ AK	ALLE
Bildungsstand: Anteile in %												
ohne Abschluss / Hauptschule***	4,1%	3,2%	8,4%	7,7%	14,3%	11,7%	14,0%	20,0%	4,1%	11,5%	8,7%	9,4%
Realschule	32,9%	42,9%	30,1%	40,4%	47,9%	35,0%	36,4%	52,5%	39,8%	38,5%	44,5%	40,1%
Abitur	5,5%	11,0%	12,0%	13,8%	10,9%	16,7%	20,7%	10,0%	16,3%	26,9%	12,7%	14,1%
Hochschulabschluss	57,5%	42,9%	49,5%	38,1%	26,9%	36,6%	28,9%	17,5%	39,8%	23,1%	34,1%	36,4%
<i>Zahl der Befragten</i>	73	63	83	247	119	60	121	40	98	52	126	1.082
Qualifikation****: Anteile in %												
einfache Tätigkeiten	4,1%	11,6%	6,9%	12,5%	8,2%	12,2%	16,5%	15,8%	5,5%	6,9%	8,7%	10,1%
mittlerer Dienst	53,0%	44,2%	65,6%	60,0%	59,0%	51,2%	65,8%	63,2%	50,7%	55,2%	59,5%	57,4%
gehobener Dienst	8,2%	4,7%	10,3%	6,7%	8,2%	4,9%	6,3%	10,5%	9,6%	13,8%	7,2%	7,7%
Hochqualifizierte	34,7%	39,5%	17,2%	20,8%	24,6%	31,7%	11,4%	10,5%	34,2%	24,1%	24,6%	24,8%
<i>Zahl der Befragten</i>	49	43	29	120	61	41	79	19	73	29	69	612
Geschlecht: Anteile in %												
Frauen	53,3%	51,6%	54,1%	54,3%	59,2%	51,6%	62,2%	57,5%	62,0%	56,4%	59,0%	56,8%
Männer	46,7%	48,4%	45,9%	45,7%	40,8%	48,4%	37,8%	42,5%	38,0%	43,6%	41,0%	43,2%
<i>Zahl der Befragten</i>	75	64	85	258	120	62	127	40	100	55	134	1.120

*** Aufgrund der geringen Fallzahl der Befragten ohne Schulabschluss (n = 6 bzw. 0,6%) wurde diese Kategorie mit der Hauptschulabschlusskategorie zusammengefasst.

**** Die Qualifikationsklassen beziehen sich auf die aktuelle berufliche Tätigkeit und setzen sich folgendermaßen zusammen: Einfache Tätigkeiten (ungelernte Arbeiter, Beamte im einfachen Dienst, Angestellte mit einfacher Tätigkeit); mittlerer Dienst (Facharbeiter, Beamte im mittleren Dienst, qualifizierte Angestellte); gehobener Dienst (Meister, Beamte im gehobenen Dienst); Hochqualifizierte (akademische freie Berufe, Beamte im höheren Dienst, hochqualifizierte Angestellte).

	ALB/ Seeberg, Typ S	ALB/We- gendorf, Typ S	Grün- heide, Typ S	Wildau, Typ NK	Mitten- walde, Typ S-S	Zossen, Typ S-S	Ludwigs- felde, Typ AK	DD, Typ S (Bahnhof- straße)	DD, Typ S (Neu- Döberitz)	Schönwal- de-Glien, Typ S	Velten, Typ AK	ALLE
Altersklassen (Anteile in %) bzw. Durchschnittsalter in Jahren												
16 bis 25 Jahre	6,7%	3,2%	0%	4,3%	5,9%	8,3%	9,6%	2,5%	0%	1,8%	5,3%	4,6%
26 bis 35 Jahre	8,0%	0%	3,5%	18,3%	9,2%	5,0%	28,8%	10,0%	21,0%	12,7%	8,3%	13,4%
36 bis 45 Jahre	25,3%	38,2%	15,3%	24,0%	33,6%	33,3%	26,4%	30,0%	48,0%	27,3%	30,1%	29,3%
46 bis 55 Jahre	36,0%	31,7%	23,6%	16,0%	29,4%	35,0%	11,2%	12,5%	19,0%	23,6%	29,3%	22,8%
56 bis 65 Jahre	13,3%	19,0%	17,6%	11,7%	11,8%	11,7%	16,0%	20,0%	11,0%	25,5%	16,5%	14,7%
66 Jahre und älter	10,7%	7,9%	40,0%	25,7%	10,1%	6,7%	8,0%	25,0%	1,0%	9,1%	10,5%	15,2%
Durchschnittsalter	47,8	49,8	60,0	50,1	46,8	45,4	42,5	51,0	42,7	49,4	48,0	48,3
<i>Zahl der Befragten</i>	75	63	85	257	119	60	125	40	100	55	133	1.112
Sozialisation: Anteile in %												
„Ossis“	95,2%	89,5%	98,7%	86,8%	28,0%	65,4%	57,1%	36,4%	23,9%	37,5%	41,6%	62,2%
„Wessis“	4,8%	10,5%	1,3%	13,2%	72,0%	34,6%	42,9%	63,6%	76,1%	62,5%	58,4%	37,8%
<i>Zahl der Befragten</i>	63	57	79	212	100	52	98	33	88	48	125	955
Haushaltsstruktur: Anteile in %												
alleinlebend	1,5%	8,8%	21,1%	19,8%	5,3%	19,6%	17,1%	30,2%	0%	5,9%	7,4%	12,5%
alleinerziehend	3,1%	1,8%	2,6%	8,4%	4,4%	2,0%	6,0%	9,1%	5,1%	3,9%	0,8%	4,8%
verheiratet / Haushalt mit Partner (ohne Kinder)	40,0%	38,6%	47,4%	35,9%	31,9%	19,6%	35,9%	45,5%	23,5%	47,1%	35,5%	35,5%
Familie mit Kindern	55,4%	50,8%	28,9%	35,9%	58,4%	58,8%	41,0%	15,2%	71,4%	43,1%	56,3%	47,2%
<i>Zahl der Befragten</i>	65	57	76	237	113	51	117	33	98	51	121	1.019

	ALB/ Seeberg, Typ S	ALB/We- gendorf, Typ S	Grün- heide, Typ S	Wildau, Typ NK	Mitten- walde, Typ S-S	Zossen, Typ S-S	Ludwigs- felde, Typ AK	DD, Typ S (Bahnhof- straße)	DD, Typ S (Neu- Döberitz)	Schönwal- de-Glien, Typ S	Velten, Typ AK	ALLE
Erwerbsstatus: Anteile in %												
erwerbstätig	75,4%	80,4%	46,8%	56,9%	63,2%	78,2%	71,9%	51,5%	81,7%	70,9%	69,8%	66,5%
Rentner	16,4%	11,5%	50,6%	32,7%	19,7%	10,9%	14,9%	36,0%	8,2%	25,5%	20,6%	23,3%
in Ausbildung	4,1%	4,9%	0%	2,7%	3,4%	5,5%	2,5%	2,6%	1,0%	1,8%	4,8%	3,0%
arbeitslos	1,4%	1,6%	1,3%	2,7%	1,7%	3,6%	4,1%	5,1%	2,0%	0%	0%	2,1%
Hausfrau / Hausmann	0%	1,6%	1,3%	1,5%	9,4%	1,8%	1,7%	2,4%	2,0%	1,8%	3,2%	2,6%
vorübergehend freigestellt	2,7%	0%	0%	3,5%	2,6%	0%	4,9%	2,4%	5,1%	0%	1,6%	2,5%
<i>Zahl der Befragten</i>	73	61	77	260	117	55	121	39	98	55	126	1.082
Anzahl der Autos im Haushalt: Mittelwert												
Anzahl der Autos	1,75	1,81	1,26	1,24	1,76	1,86	1,51	1,11	1,49	1,51	1,56	1,50
<i>Zahl der Befragten</i>	76	63	85	259	119	63	127	38	98	57	136	1.121
Wohnbiographie*****: Anteile in %												
alteingesessen Wohnort	7,9%	8,8%	28,9%	29,5%	14,0%	20,0%	29,2%	5,9%	6,1%	2,1%	23,9%	19,5%
alteingesessen Umland	6,3%	12,3%	21,1%	28,2%	6,5%	36,0%	10,1%	20,6%	6,1%	17,0%	8,5%	16,3%
neu Ost-Berlin	74,6%	63,1%	34,2%	20,7%	16,1%	6,0%	4,5%	5,9%	7,3%	12,8%	8,5%	21,6%
neu West-Berlin	4,8%	5,3%	1,3%	8,9%	47,3%	24,0%	27,0%	38,2%	63,4%	53,2%	46,3%	27,2%
neu neue Länder	4,8%	7,0%	14,5%	10,8%	3,2%	10,0%	19,1%	14,7%	4,9%	12,8%	5,1%	9,4%
neu alte Länder	1,6%	3,5%	0%	1,9%	12,9%	4,0%	10,1%	14,7%	12,2%	2,1%	7,7%	6,0%
<i>Zahl der Befragten</i>	63	57	76	213	93	50	89	34	82	47	117	921

***** Zur methodischen Konstruktion dieser Variablen siehe Anhang 11.

	ALB/ Seeberg, Typ S	ALB/We- gendorf, Typ S	Grün- heide, Typ S	Wildau, Typ NK	Mitten- walde, Typ S-S	Zossen, Typ S-S	Ludwigs- felde, Typ AK	DD, Typ S (Bahnhof- straße)	DD, Typ S (Neu- Döberitz)	Schönwal- de-Glien, Typ S	Velten, Typ AK	ALLE
Zufriedenheitsindex*****; Mittelwert (1 = sehr zufrieden ... 5 = sehr unzufrieden)												
Zufriedenheitsindex	2,88	3,16	2,19	2,21	2,94	2,61	2,76	2,41	2,49	2,87	2,78	2,60
<i>Zahl der Befragten</i>	76	64	85	261	119	63	126	40	100	57	138	1.129

***** Der Zufriedenheitsindex fasst die auf einer fünfstufigen Skala abgefragte Bewohnerzufriedenheit von insgesamt 13 Items zusammen. Die Items beziehen sich auf infrastrukturelle, verkehrliche, naturbezogene, soziale und bauliche Merkmale des Wohngebiets. Alle Items gehen gleichgewichtig in den Index ein.

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Berechnungen

Anhang 8: Verteilung der Lebensstiltypen in den Untersuchungsgebieten

	ALB/ Seeberg, Typ S	ALB/We- gendorf, Typ S	Grün- heide, Typ S	Wildau, Typ NK	Mitten- walde, Typ S-S	Zossen, Typ S-S	Ludwigs- felde, Typ AK	DD, Typ S (Bahnhof- straße)	DD, Typ S (Neu- Döberitz)	Schönwal- de-Glien, Typ S	Velten, Typ AK	ALLE
Lebensstiltyp: Anteile in %												
Konservativ Gehobene	2,8%	6,8%	5,0%	1,6%	1,7%	3,4%	4,1%	2,6%	7,2%	3,8%	7,2%	3,9%
Konventionalisten	13,9%	23,7%	25,0%	18,0%	15,5%	8,6%	14,0%	25,6%	15,5%	24,5%	21,6%	18,2%
Traditionelle Arbeiter	8,3%	10,2%	15,0%	19,2%	10,3%	15,6%	7,4%	20,5%	18,6%	17,0%	12,0%	14,2%
Liberal Gehobene	12,5%	6,8%	6,3%	10,6%	12,1%	3,4%	9,1%	12,8%	15,5%	9,4%	16,8%	11,0%
Aufstiegsorientierte	47,2%	40,6%	42,4%	33,9%	38,8%	51,8%	41,3%	28,2%	37,0%	35,8%	31,2%	38,0%
Heimzentrierte	6,9%	6,8%	2,5%	7,8%	13,8%	10,4%	11,6%	2,6%	3,1%	5,7%	4,0%	7,3%
Reflexive	2,8%	0%	2,5%	1,2%	2,6%	3,4%	1,7%	5,1%	1,0%	1,9%	0,8%	1,8%
Hedonisten	4,2%	3,4%	0%	5,7%	4,3%	0%	9,1%	2,6%	2,1%	1,9%	5,6%	4,3%
Unterhaltungssuchende	1,4%	1,7%	1,3%	2,0%	0,9%	3,4%	1,7%	0%	0%	0%	0,8%	1,3%
<i>Zahl der Befragten</i>	72	59	80	245	116	58	121	39	97	53	125	1.065

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007

Anhang 9: Kategorisierung der Freizeitaktivitäten

Kultur & Unterhaltung	Sport & Wellness	Gastronomie	Soziales	Natur	Sonstiges
Museum	Ballsportarten	Restaurant	Familie	wandern	Oldtimertreffen
Ausstellung	Motorsport	Café	Freunde	spazieren	Hundeaussstellung
Theater	Golfen	Kneipe	Kollegen	joggen	Kirche
Konzert	Minigolf, Kegeln, Bowling	Bar	Verein	Fahrrad fahren	Karneval
Oper	Kartanlagen	Biergarten	Feiern	reiten	fotographieren
Musical	Wassersport		Spielabend	skaten	
Ballett	Schwimmbad, Schwimmhalle			Gartenschau	
Kabarett	Therme, Spaß-, Freizeitbad			Tierpark	
Lesung	Sauna, Solarium, Beauty-Salon			Botanischer Garten	
Schloss, Burg	Fitness			baden	
Sehenswürdigkeiten	Yoga			Boot fahren	
Bibliothek				angeln	
Kino				Pilze sammeln	
Disco				campen	

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007 (Angaben der Befragten),
eigene Kategorisierung

Anhang 10: Freizeitstättenkonzentrationen im Berliner Umland

Umlandgemeinden				Freizeitgroßeinrichtungen (mono- und multifunktional)
Gemeinde	Anzahl Freizeitein- richtungen	Kino vorhanden	Schwimm- halle vorhanden	
Potsdam	n > 1.000	x	x	Havellandhalle Seeburg: Racketsport, Fitness, Wellness, Sportplätze, Gastronomie
Ludwigsfelde	n = 105		x	Schloss Diedersdorf: Markt, Gastronomie, Kinderwelt, Veranstaltungen
Fürstenwalde	n = 104	x	x	MAFZ-Erlebnispark Paaren: Messehallen, Schaugelände, Gastronomie, Veranstaltungen
Werder	n = 92	x	x ¹	
Bernau	n = 91	x	x ¹	
Zossen	n = 89		x ¹	
Strausberg	n = 88		x	
Oranienburg	n = 87	x	x	Golfclub Prenden e.V.
Falkensee	n = 80	x	x ¹	Golfclub Stolper Heide e.V.
Wildau	n = 70	x	x	Golfclub Schloss Wilkendorf e.V.
Mittenwalde	n = 69		x ¹	Golfclub Groß Kienitz e.V.
Königs Wusterhausen	n = 68	x	x	Golfclub Mahlow e.V.
Hennigsdorf	n = 58	x	x	Golf- & Country Club Seddiner See e.V.
Velten	n = 56		x ¹	Potsdamer Golfclub e.V.
Grünheide	n = 52		x ¹	Golfplatz Kallin e.V.

¹ nur Freibad oder Strandbad

Quelle: eigene Erhebungen; weitere Datenquellen: Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH, regionale und lokale Touristinformationsstellen, Branchenverzeichnisse; eigene Zusammenstellung

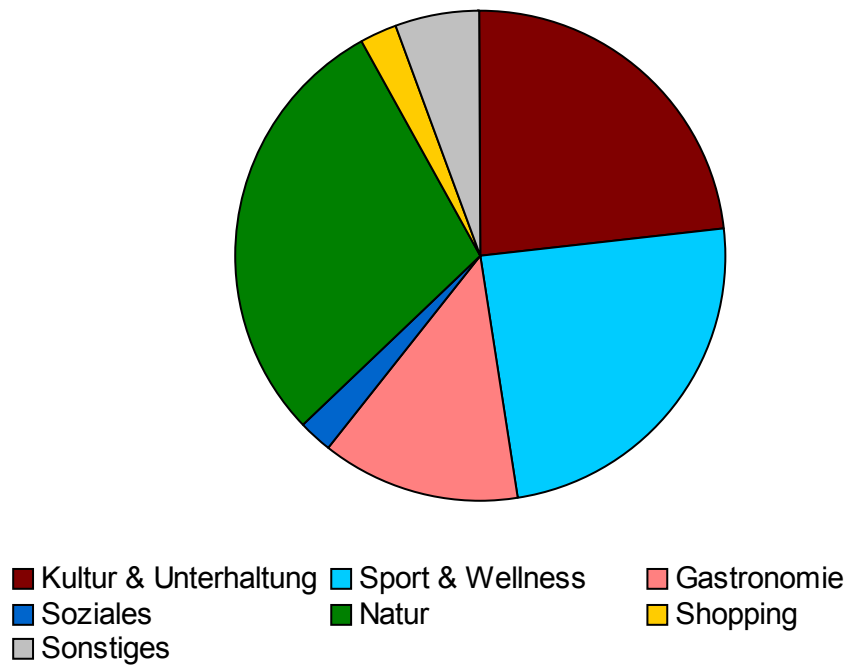
Anhang 11: Post-suburbane Merkmale von Freizeiteinrichtungen im Berliner Umland

Freizeiteinrichtung	Lage	Entstehungszeitpunkt	überregionale Bedeutung	Funktionsmischung
A10-Center Wildau	- am Ortsrand bzw. am südlichen Autobahnring	1996	- Größe: 120.000m ² - Einzugsgebiet: (LK = Landkreis) 56% LK Dahme-Spreewald 11% LK Oder-Spree 9% LK Teltow-Fläming 13% Berlin 11% Sonstige	- Freizeitcenter: Sport, Unterhaltung, Gastronomie - Einkaufscenter: 120 Geschäfte und Dienstleistungsunternehmen
TURM-Erlebniscity Oranienburg	- städtebaulich integriert	2002	- Konkurrenzsituation im Land Brandenburg → v.a. lokales Einzugsgebiet	- diversifizierte Freizeitangebote (Bäder, Wellness, Sport, Gastronomie)
Schwapp Fürstenwalde	- städtebaulich integriert	1997	- Konkurrenzsituation im Land Brandenburg → v.a. lokales Einzugsgebiet	- diversifizierte Freizeitangebote (Bäder, Wellness, Sport, Gastronomie)
Kristalltherme Ludwigsfelde	- städtebaulich integriert	2006	- Konkurrenzsituation im Land Brandenburg → v.a. lokales Einzugsgebiet	- diversifizierte Freizeitangebote (Bäder, Wellness, Sport, Gastronomie)
Wildorado (Schwimmhalle) Wildau	- städtebaulich integriert	2007 (baulich und funktional aufgewertet)	- Konkurrenzsituation im Land Brandenburg → v.a. lokales Einzugsgebiet	- diversifizierte Freizeitangebote (Bäder, Sport, Gastronomie)
Havellandhalle Seeburg (Dallgow-Döberitz)	- am Rand des Ortsteils Seeburg; in unmittelbarer Berlin-Nähe	1993	- größte Tennishalle in Berlin und Brandenburg - 40.000 Besucher pro Monat	- diversifizierte Freizeitangebote (Sport: v.a. Tennis, Wellness, Gastronomie)
Schloss Diedersdorf (Großbeeren)	- am Rand des Ortsteils Diedersdorf	Umwidmung des Schlosses seit 1990	- überregional bedeutsame (Kultur-)Veranstaltungen; Alltagsfreizeit ansonsten begrenzt	- diversifizierte Freizeitangebote (Markt, Kinderwelt, Gastronomie, Veranstaltungen) sowie Hotelbetrieb
MAFZ-Erlebnispark Paaren (Schönwalde-Glien)	- am Rand des Ortsteils Paaren im Glien bzw. am westlichen Autobahnring	1990	- überregional bedeutsame Veranstaltungen; allerdings kaum Alltagsfreizeit - 200.000 Besucher pro Jahr	- diversifizierte Freizeitangebote (Messehallen, Schaugelände, Gastronomie, Veranstaltungen)

Quellen: Homepages und telefonische Auskünfte der Freizeiteinrichtungen (Daten von 2009)

Anhang 12: Verteilung der Freizeitaktivitäten im Berliner Umland (n = 3.453)

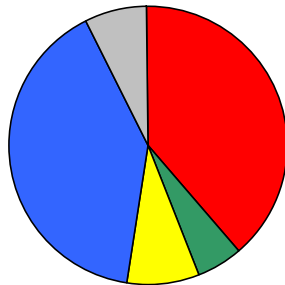
kategorisierte Freizeitaktivitäten



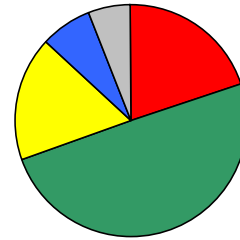
Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Darstellung

Anhang 13: Räumliche Verteilung der Ausflugsziele

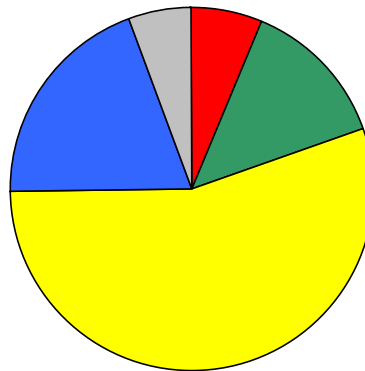
Ausflugszielgebiete* der Bewohner aus den westlichen Untersuchungsgebieten**, Anzahl der Ausflüge: 516



Ausflugszielgebiete der Bewohner aus den östlichen Untersuchungsgebieten, Anzahl der Ausflüge: 373



Ausflugszielgebiete der Bewohner aus den südlichen Untersuchungsgebieten, Anzahl der Ausflüge: 899



■ Norden ■ Osten ■ Süden ■ Westen ■ sonstige Gebiete

* Die räumliche Abgrenzung der Ausflugszielgebiete erfolgte pragmatisch unter Berücksichtigung der Brandenburger Reisegebiete (vgl. hierzu <http://www.reiseland-brandenburg.de>) sowie verkehrsinfrastruktureller Grenzlinien:

- Norden: umfasst die Reisegebiete Barnimer Land, Ruppiner Land, Prignitz und Uckermark
- Osten: umfasst das Reisegebiet Seenland Oder-Spree
- Süden: umfasst das Gebiet zwischen der Grenze des Reisegebiets Seenland Oder-Spree mit den Reisegebieten Dahme-Seengebiet, Spreewald, Niederlausitz und der Autobahn A9 (bzw. in deren Verlängerung Richtung Berlin die A10 und die A115)
- Westen: umfasst das Gebiet zwischen der Reisegebiets-Grenze Ruppiner Land / Havelland und der Autobahn A9 (bzw. in deren Verlängerung Richtung Berlin die A10 und die A115)
- sonstige Gebiete: Ausflugsziele außerhalb des Landes Brandenburg

Die Größe der Kreisdiagramme entspricht der Anzahl der angegebenen Ausflüge.

** Anmerkung zu den Bewohnern aus den westlichen Untersuchungsgebieten:

Der relativ hohe Ausflugsanteil, der auf die nördlichen Ausflugszielgebiete entfällt, resultiert aus der räumlichen Lage des Untersuchungsgebiets Velten (nordwestlich von Berlin).

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Darstellung

Anhang 14: Variablenliste der wesentlichen neu konstruierten Variablen

Variable	Konstruktion der Variable
Wohnumfeld-zufriedenheit	<p>Bewohnerzufriedenheit von insgesamt 13 Items (zu infrastrukturellen, verkehrlichen, naturbezogenen, sozialen und baulichen Merkmalen des Wohngebiets) wird in einem Zufriedenheitsindex zusammengefasst (mit Ausprägungen zwischen 1 = sehr zufrieden bis 5 = sehr unzufrieden)</p> <p>anschließend Kategorisierung der metrischen Index-Werte: 1 bis 1,5 = sehr zufrieden; >1,5 bis 2,5 = eher zufrieden; >2,5 bis <3,5 = teils teils zufrieden; 3,5 bis <4,5 = eher unzufrieden; 4,5 bis 5 = sehr unzufrieden</p>
Erwerbsarbeit-Zeitbudget	<p>jedes Vollzeit erwerbstätige Haushaltsmitglied bekommt Wert „1“; jedes Teilzeit oder geringfügig erwerbstätige Haushaltsmitglied bekommt Wert „0,5“</p> <p>anschließend Summenbildung aus den Werten der erwerbstätigen Haushaltsmitglieder</p>
betreuungspflichtige Kinder	<p>dichthome Variable mit den Ausprägungen „Kinder unter 16 Jahren vorhanden“ sowie „keine Kinder vorhanden bzw. Kinder sind mindestens 16 Jahre alt“</p>
Reproduktions-arbeitszeit	<p>durchschnittliche Stundenzahl pro Woche, die auf alle nicht bezahlten Arbeitstätigkeiten entfällt (einkaufen, Hausarbeit, Gartenarbeit, handwerkliche Tätigkeiten, Kinderbetreuung, Betreuung von Haushaltsmitgliedern sowie Versorgung Dritter, Begleitung der Kinder)</p> <p>Kategorisierung : „gering“ = 0 bis unter 10 Stunden, „mittel“ = 10 bis unter 20 Stunden, „hoch“ = 20 Stunden und mehr</p>
Sozialisation	<p>dichthome Variable mit den Ausprägungen „Ossis“ bzw. „Wessis“; Zuordnungskriterium: Wohnort lag vor 1990 in Ost-Berlin / DDR bzw. in West-Berlin / BRD</p>
Wohnbiographie	<p>Ausprägungen: „alteingesessenen Wohnort“ / „alteingesessenen Umland“ / „neu Ost-Berlin“ / „neu West-Berlin“ / „neu neue Länder“ / „neu alte Länder“</p> <p>Zuordnung zu Kategorien: Herkunftsort vor dem Umzug ins Umland muss in den benannten Regionen liegen (bei „alteingesessenen Umland“ erstreckt sich das Umland auf den Landkreis, in dem der neue Wohnort liegt) – bei dynamischer Wohnbiographie vor dem Umzug ins Umland muss auf den Herkunftsort zumindest die dann relativ längste Wohndauer entfallen (bzw. mindestens fünf Jahre betragen), damit der Haushalt zugeordnet werden kann</p>
Wohndauer	<p>Ausprägungen gering (Wohndauer bis zu zwei Jahren), mittel (drei bis sechs Jahre) und hoch (sieben Jahre und mehr)</p>
Zielwahl eigener Wohnort	<p>jeder infrastrukturorientierten Freizeitaktivität eines Befragten wird eine „+1“ zugeordnet, wenn die Ausübung im eigenen Wohnort erfolgt; bei Ausübung im Umland, in Berlin oder im Berlin-fernen Raum wird eine „-1“ zugeordnet</p> <p>anschließend werden die Werte aller Aktivitäten des Befragten aufsummiert; je positiver der Zahlenwert also ist, umso stärker erfolgt die Zielwahl auf den eigenen Wohnort, je negativer, umso weniger ist dies der Fall</p> <p>Variablenkonstruktion berücksichtigt neben inhaltlicher Validität auch methodische Erfordernisse der Varianzanalyse (neben der Varianzhomogenität der Vergleichsgruppen insbesondere die Normalverteilung der abhängigen Variablen), die mit dieser Variablen am besten erfüllt werden (Normalverteilung wird durch die gegenseitige Aufhebung positiver und negativer Werte bei der Summenbildung erzeugt, sodass eine Konzentration der Werte an den Rändern des Wertebereichs vermieden wird)</p>
Zielwahl Umland	<p>dieselbe Konstruktion wie bei der „Zielwahl eigener Wohnort“, wobei „+1“ nun dem Umland, „-1“ den drei anderen Regionen zugeordnet wird</p>

Zielwahl Berlin	dieselbe Konstruktion wie bei der „Zielwahl eigener Wohnort“, wobei „+1“ nun Berlin, „-1“ den drei anderen Regionen zugeordnet wird
Freizeitinfrastruktur-ausstattung hoch	dichothome Variable, die sich auf das Untersuchungsgebiet in Wildau (= Neuer Kern) bezieht; Ausprägungen: „0“ = Wildau trifft nicht zu sowie „1“ = Wildau trifft zu
Freizeitinfrastruktur-ausstattung mittel	dichothome Variable, die sich auf die Untersuchungsgebiete in Ludwigsfelde und Velten (= Alte Kerne) bezieht; Ausprägungen entsprechend Variablenkonstruktion bei „Freizeitinfrastrukturausstattung hoch“
Freizeitinfrastruktur-ausstattung gering	dichothome Variable, die sich auf die Untersuchungsgebiete in Mittenwalde und Zossen (= Sonderform der Streulage) bezieht; Ausprägungen entsprechend Variablenkonstruktion bei „Freizeitinfrastrukturausstattung hoch“
Freizeitinfrastruktur-ausstattung sehr gering	dichothome Variable, die sich auf die als Streulagen klassifizierten Untersuchungsgebiete bezieht; Ausprägungen entsprechend Variablenkonstruktion bei „Freizeitinfrastrukturausstattung hoch“
Ausstattungs-niveau hoch	dichothome Variable, die sich auf alle Fälle bezieht, deren Ausstattungs-Indexwerte zwischen „3“ und „4“ liegen; Ausprägungen: „0“ = hohes Ausstattungs-niveau trifft nicht zu sowie „1“ = hohes Ausstattungs-niveau trifft zu
Ausstattungs-niveau mittel	dichothome Variable, die sich auf alle Fälle bezieht, deren Ausstattungs-Indexwerte zwischen „2,01“ und „2,99“ liegen; Ausprägungen entsprechend Variablenkonstruktion bei „Ausstattungs-niveau hoch“
Ausstattungs-niveau gering	dichothome Variable, die sich auf alle Fälle bezieht, deren Ausstattungs-Indexwerte zwischen „1“ und „2“ liegen; Ausprägungen entsprechend Variablenkonstruktion bei „Ausstattungs-niveau hoch“
Modernitäts-niveau hoch	dichothome Variable, die sich auf alle Fälle bezieht, deren Modernitäts-Indexwerte zwischen „3“ und „4“ liegen; Ausprägungen: „0“ = hohes Modernitäts-niveau trifft nicht zu sowie „1“ = hohes Modernitäts-niveau trifft zu
Modernitäts-niveau mittel	dichothome Variable, die sich auf alle Fälle bezieht, deren Modernitäts-Indexwerte zwischen „2,01“ und „2,99“ liegen; Ausprägungen entsprechend Variablenkonstruktion bei „Modernitäts-niveau hoch“
Modernitäts-niveau gering	dichothome Variable, die sich auf alle Fälle bezieht, deren Modernitäts-Indexwerte zwischen „1“ und „2“ liegen; Ausprägungen entsprechend Variablenkonstruktion bei „Modernitäts-niveau hoch“
Aktivitätenprofil	jeder naturorientierten Freizeitaktivität eines Befragten wird eine „-1“ zugeordnet, jeder infrastrukturorientierten Freizeitaktivität wird eine „+1“ zugeordnet; sozialorientierte Freizeitaktivitäten bleiben hingegen unberücksichtigt anschließend werden die Werte der berücksichtigten Aktivitäten des Befragten aufsummiert; je negativer der Zahlenwert also ist, umso mehr führt der Befragte Naturaktivitäten durch, je positiver der Zahlenwert ist, umso mehr werden infrastrukturorientierte Freizeitaktivitäten durchgeführt

Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Variablenkonstruktion

Anhang 15: Mittelwerte von verschiedenen Variablen in Bezug auf die Zielwahl eigener Wohnort, Zielwahl Umland, Zielwahl Berlin (Ergänzung zur Varianzanalyse)

	Zielwahl eigener Wohnort	Zielwahl Umland	Zielwahl Berlin
Mittelwert Gesamtstichprobe	-1,25	-1,05	-0,33
Untersuchungsgebiete (n = 867)			
Altlandsberg/Seeberg, Typ S	-1,60**	-1,68**	0,61**
Altlandsberg/Wegendorf, Typ S	-1,41**	-1,29**	0,29**
Grünheide, Typ S	-1,76**	-0,88**	-0,43**
Wildau, Typ NK	-0,01**	-1,33**	-1,32**
Mittenwalde, Typ S-S	-1,97**	-0,24**	-0,52**
Zossen, Typ S-S	-2,11**	0,13**	-1,00**
Ludwigsfelde, Typ AK	-0,99**	-0,85**	-0,73**
Dallgow-Döberitz, Typ S	-1,37**	-1,44**	0,61**
Schönwalde-Glien, Typ S	-1,80**	-1,50**	0,53**
Velten, Typ AK	-1,79**	-1,08**	0,23**
Wohnumfeldzufriedenheit (n = 867)			
eher unzufrieden	-1,85**		0,52**
teils teils zufrieden	-1,49**		-0,27**
eher zufrieden	-0,93**		-0,55**
sehr zufrieden	0,15**		-1,30**
Einkommen (n = 796)			
unter 1.100 EUR	-0,76**		-0,83**
1.100 bis unter 2.600 EUR	-0,86**		-0,50**
2.600 bis unter 4.000 EUR	-1,53**		-0,31**
4.000 EUR und mehr	-1,92**		0,34**
Bildungsstand (n = 834)			
ohne Abschluss / Hauptschule	-0,81**		
Realschule	-1,05**		
Abitur	-1,41**		
Hochschulabschluss	-1,46**		
Qualifikation (n = 506)			
einfache Tätigkeiten	-0,68**		
mittlerer Dienst	-1,21**		
gehobener Dienst	-1,50**		
Hochqualifizierte	-1,76**		

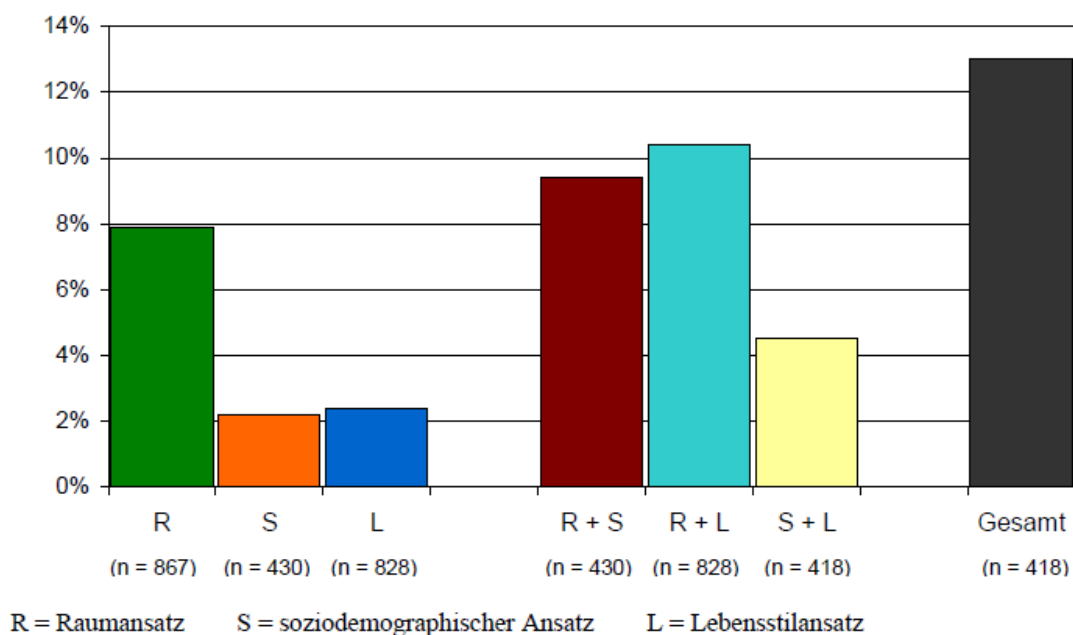
	Zielwahl eigener Wohnort	Zielwahl Umland	Zielwahl Berlin
Alter (n = 856)			
16 bis 25 Jahre	-0,82**	-0,18*	-1,21**
26 bis 35 Jahre	-0,87**	-1,00*	-0,77**
36 bis 45 Jahre	-1,28**	-1,03*	-0,43**
46 bis 55 Jahre	-1,56**	-1,22*	-0,12**
56 bis 65 Jahre	-1,35**	-1,08*	0,08**
66 Jahre und älter	-1,01**	-1,17*	-0,19**
Haushaltsstruktur (n = 789)			
alleinlebend	-0,76**		-0,70*
alleinerziehend	-0,49**		-0,60*
verheiratet/ Haushalt mit Partner	-1,36**		-0,11*
Familie mit Kindern	-1,38**		-0,37*
Erwerbsstatus (n = 834)			
erwerbstätig	-1,31**		
Rentner	-1,12**		
in Ausbildung	-0,88**		
arbeitslos	-0,06**		
Hausfrau / Hausmann	-1,67**		
vorübergehend freigestellt	-0,60**		
Lebensstiltyp (n = 828)			
Konservativ Gehobene	-1,67**	-1,17**	0,50**
Konventionalisten	-1,02**	-0,88**	-0,28**
Traditionelle Arbeiter	-0,59**	-0,82**	-0,40**
Liberal Gehobene	-1,87**	-1,74**	0,44**
Aufstiegsorientierte	-1,35**	-1,05**	-0,49**
Heimzentrierte	-1,05**	-0,71**	-0,64**
Reflexive	-2,81**	-1,63**	0,25**
Hedonisten	-0,72**	-1,10**	-1,28**
Unterhaltungssuchende	-0,54**	-0,69**	-1,15**
Sozialisation (n = 759)			
„Ossis“	-1,10**		-0,55**
„Wessis“	-1,66**		0,13**

	Zielwahl eigener Wohnort	Zielwahl Umland	Zielwahl Berlin
Wohnbiographie (n = 729)			
alteingesessenen Wohnort	-0,88**	-1,07**	-0,79**
alteingesessenen Umland	-0,92**	-0,63**	-1,02**
neu Ost-Berlin	-1,35**	-1,41**	0,08**
neu West-Berlin	-1,59**	-1,21**	0,22**
neu neue Länder	-1,38**	-0,86**	-0,69**
neu alte Länder	-1,68**	-0,56**	-0,20**
Anzahl der Autos im Haushalt (n = 861)			
kein Auto	-0,30**		
ein Auto	-0,97**		
zwei Autos	-1,50**		
drei oder mehr Autos	-2,00**		
Wohndauer (n = 859)			
gering	-0,85**		
mittel	-1,12**		
hoch	-1,55**		

* Mittelwertunterschiede signifikant auf 5%-Niveau, **Mittelwertunterschiede signifikant auf 1%-Niveau

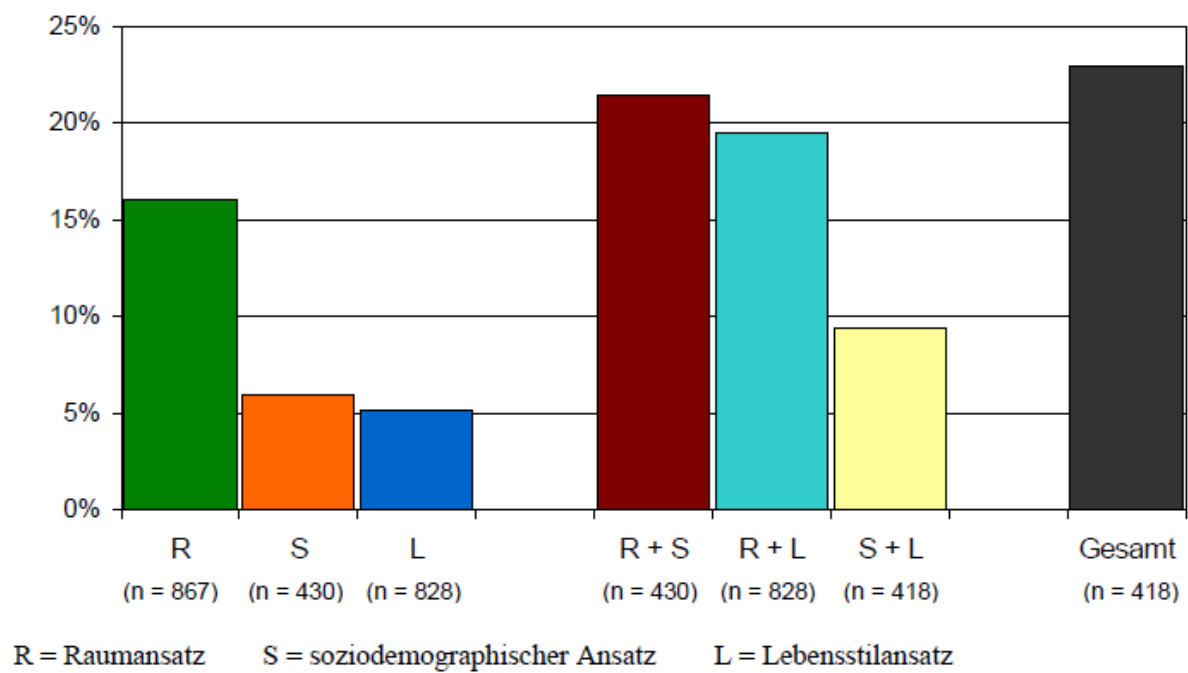
Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007

Anhang 16: Zielwahl Umland: Modellgüten der Erklärungsansätze



Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Darstellung

Anhang 17: Zielwahl Berlin: Modellgüten der Erklärungsansätze



Quelle: schriftliche Befragung Oktober 2007, eigene Darstellung

Forschungsprojekt

Mobilität im Berliner Umland



Fragebogen

--	--	--	--	--	--	--

Und so füllen Sie den nachfolgenden Fragebogen aus:

- **Der Fragebogen und das Wegeblatt soll bitte von der Person in Ihrem Haushalt, die über 16 Jahre alt ist und als nächstes Geburtstag hat, ausgefüllt werden.** (Durch dieses Verfahren wird das statistische Zufallsprinzip der Untersuchung gewährleistet.)
- Das Ausfüllen des Fragebogens erfolgt meist durch Ankreuzen einer Antwortmöglichkeit pro Frage, gelegentlich wird auch auf mehrere Möglichkeiten hingewiesen. **Beantworten Sie bitte ein Antwortfeld ☐, indem Sie es durch ein Kreuz (X) markieren.**
- Füllen Sie den Fragebogen und das beiliegende Wegeblatt nach Möglichkeit komplett aus.
- Wenn im Fragebogen von **Wohngebieten** die Rede ist, ist hiermit die Umgebung Ihrer Wohnung gemeint, die Sie innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichen können.
Wenn im Fragebogen von Wohnort die Rede ist, ist hiermit Ihre Gemeinde gemeint.
- Selbstverständlich werden alle Grundsätze des Datenschutzes gewahrt und Ihre Angaben anonym behandelt.
- Sollten Ihnen beim Ausfüllen Fragen gekommen sein, können Sie diese gern beim Abholen des Fragebogens mit dem Studenten bzw. der Studentin klären.
- Für das Ausfüllen des Fragebogens benötigen Sie ca. 45 Minuten.

Als Teil der Untersuchung „Mobilität im Berliner Umland“ werden im Frühjahr 2008 ergänzende Interviews in Ihrem Wohngebiet durchgeführt. Diese Interviews dauern ca. 60 min und werden mit einer kleinen Aufwandsentschädigung vergütet.

Bei Interesse notieren Sie bitte hier Ihre Kontaktdaten oder schreiben Sie uns eine Email bzw. rufen uns an:

Ihre Telefonnummer oder Emailadresse: _____

Unsere Kontaktdaten: kathrin.paetzold@geo.hu-berlin.de; Tel.: 030 20936834

Die folgenden Fragen beziehen sich auf das Thema Wohnen:

1.1 Seit wann wohnen Sie in Ihrer jetzigen Wohnung?

seit _____
Monat Jahr

1.2 Wohnen Sie...

- ... zur Miete in einer Wohnung ☐
- ... zur Miete in einem Haus ☐
- ... in einer Eigentumswohnung ☐
- ... im eigenen Haus ☐

1.3 Welche der folgenden Außenanlagen (Garten, Balkon, Terrasse) gehören zu Ihrer Wohnung und welche nutzen Sie regelmäßig zu Erholungszwecken?

Gehört zu Ihrer Wohnung...	ja	nein
... ein Garten direkt an der Wohnung		
Nutzen Sie diesen Garten regelmäßig zu Erholungszwecken?		
... ein Balkon		
Nutzen Sie diesen Balkon regelmäßig zu Erholungszwecken?		
... eine Terrasse		
Nutzen Sie diese Terrasse regelmäßig zu Erholungszwecken?		

- ☐ Ich habe zwar einen Garten, dieser befindet sich aber nicht direkt bei der Wohnung.

1.4 Falls Sie Kinder im Alter unter 12 Jahren haben: Welche Möglichkeiten nutzen Ihre Kinder, ohne Aufsicht von Erwachsenen in der Umgebung der Wohnung zu spielen?

→ Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!

- ☐ Eigener Garten
- ☐ Spielstraße
- ☐ Spielplatz
- ☐ Überall im Wohngebiet möglich
- ☐ Überhaupt nicht möglich, weil _____
- ☐ Ich habe keine Kinder

1.5 Wohnorte und Haushaltsveränderungen seit 1989 sowie Gründe für Umzüge

→ Verwenden Sie bitte für jeden Umzug und jede Haushaltsveränderung eine neue Zeile mit Jahresangabe!

[illegible]

Im Folgenden möchten wir Ihnen gerne einige Fragen zu Ihrem Wohngebiet stellen:

2.1 Wenn Sie Ihr Wohngebiet aus Ihrer Sicht kurz und knapp charakterisieren müssten, wie würden Sie es beschreiben oder was fällt Ihnen spontan dazu ein?

2.2 Wie zufrieden sind Sie in Ihrem Wohngebiet mit...

→ Bitte kreuzen Sie in jeder Zeile je ein Kästchen an!

	sehr zufrieden	eher zufrieden	teils teils	eher nicht zufrieden	nicht zufrieden	betrifft mich nicht
...der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...der Nähe zum Arbeits-/Ausbildungsplatz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...der Nähe zu den Einkaufsmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...der Nähe zu anderen Dienstleistungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...den Sport-/ Freizeitmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...den Möglichkeiten zum Ausgehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...den öffentlichen Grünflächen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...den öffentlichen Spielplätzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...den nachbarschaftlichen Beziehungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...der Nähe zu Ihren Freunden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...der Kinderfreundlichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...dem Erscheinungsbild der Wohnhäuser (Größe, Dichte etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...der Verkehrssituation (bzgl. Lärm, Abgasen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.3 Wo wohnen Ihre Freunde oder Verwandte, mit denen Sie sich regelmäßig treffen und wie oft treffen Sie sich mit ihnen?

→ Bitte tragen Sie die entsprechenden Buchstaben in die Zeilen ein!

	Ist diese Person...	Wohnt diese Person...	Wie oft treffen Sie sich mit dieser Person?
	A ein Familienmitglied B der/die Partner/in C ein/e Freund/in D sonstige, und zwar... (Bitte angeben!)	A in Ihrem Wohngebiet... B woanders im Wohnort... C in Berlin, und zwar im Stadtteil... (Bitte angeben!) D in einem anderen Ort, und zwar in... (Bitte angeben!)	A beinahe täglich B mindestens einmal pro Woche C mindestens einmal pro Monat D seltener
1. Person			
2. Person			
3. Person			
4. Person			
5. Person			

Auf den folgenden Seiten möchten wir Ihnen gerne einige Fragen zu Ihrer Freizeitgestaltung stellen:

3.1 Was ist für Sie Freizeit?

→ Bitte kreuzen Sie nur ein Kästchen an!

- die Zeit, die mir außerhalb der Erwerbstätigkeit / Ausbildung verbleibt ☐
- die Zeit, die ich gemeinsam mit anderen (Familie, Freunden) verbringen kann ☐
- die Zeit, die mir außerhalb der Erwerbstätigkeit / Ausbildung und der Hausarbeit verbleibt ☐
- die Zeit, in der ich allein meine eigenen Interessen / Hobbys verwirklichen kann ☐
- die Zeit, in der ich einfach mal nichts tue ☐

3.2 Inwieweit treffen die folgenden Aussagen zum Thema Freizeitaktivitäten auf Sie zu?

→ Bitte kreuzen Sie in jeder Zeile je ein Kästchen an!

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft teils teils zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu
Ein Einkaufsbummel gehört zu meinen liebsten Freizeitbeschäftigungen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeit verbringe ich vor allem zuhause.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
„Aktiv sein“ ist für mich sehr wichtig in meiner Freizeit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich verbringe meine Freizeit lieber draußen in der Natur als in einer Stadt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich würde gern mal weit entfernt liegende Freizeiteinrichtungen aufsuchen, aber leider komme ich da nur schwer hin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In meiner Freizeit bin ich gern in einer größeren Stadt, wo ich viele unterschiedliche Dinge machen kann.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Freizeit verbringe ich gern in der Nähe meines Wohnortes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



3.3 Tragen Sie in die Tabelle bitte die Freizeittätigkeiten ein, die Sie am häufigsten außerhalb Ihrer Wohnung durchführen!

[illegible]

3.4 Welche Einrichtungen für die Freizeitgestaltung nutzen Sie regelmäßig in Ihrem Wohnort?

→ Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!

- Sport- und Wellnesseinrichtungen (z.B. Sportplätze, Fitnessstudios, Spaßbäder) ☐
- Unterhaltungseinrichtungen (z.B. Kinos, Discotheken) ☐
- Kultureinrichtungen (z.B. Heimatmuseen, Schlossanlagen mit Kultur-Angeboten) ☐
- Bildungseinrichtungen (z.B. Bibliotheken, Töpferwerkstätten) ☐
- gastronomische Einrichtungen (z.B. Restaurants, Cafés, Kneipen) ☐
- Vereine (z.B. Sportvereine, Heimatvereine) ☐
- Sonstiges, und zwar _____ ☐

3.5 Welche Einrichtungen für die Freizeitgestaltung vermissen Sie in Ihrem Wohnort?

1. _____ 4. _____
2. _____ 5. _____
3. _____ 6. _____

3.6 Welche Einrichtungen für die Freizeitgestaltung nutzen Sie regelmäßig in Berlin?

1. _____ 4. _____
2. _____ 5. _____
3. _____ 6. _____

3.7 Haben Sie in den vergangenen 12 Monaten Tagesausflüge im Land Brandenburg unternommen?

Ja ☐ Nein ☐

Wenn Sie „Ja“ angekreuzt haben, nennen Sie bitte Ihre drei wichtigsten Ausflugsziele:	Welche Aktivitäten führten Sie dort hauptsächlich durch? (z.B. Museumsbesuch, Radfahren, Freunde besuchen, Cafésbesuch, Wandern, Shoppen)
1. Ausflugsziel:	
2. Ausflugsziel:	
3. Ausflugsziel:	

3.8 Wenn Sie einmal an die Zeit zurückdenken, bevor Sie in diesen Ort gezogen sind: Was hat sich bezogen auf Ihr Freizeitverhalten verändert?

→ Bitte kreuzen Sie in jeder Zeile je ein Kästchen an!

a) Häufigkeit	viel häufiger	häufiger	genau so oft	seltener	viel seltener
Um Freizeitziele zu erreichen, nutze ich heute das Auto...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeiteinrichtungen in Berlin nutze ich heute...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Größe	viel größer	größer	genau so groß	kleiner	viel kleiner
Die Entfernungen zwischen meinen Freizeitzielen und meinem Wohnort sind heute...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der zeitliche Umfang meiner Freizeit ist heute...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Die anschließenden Fragen beziehen sich auf die Arbeit:

4.1 Wie viele Stunden verbringen Sie im Durchschnitt in einer Arbeitswoche ohne Wochenende mit folgenden Tätigkeiten?

→ Wenn Sie mit Ihrem Partner bzw. Ihrer Partnerin in einer gemeinsamen Wohnung leben, bitten wir auch um die Angaben Ihres Partners bzw. Ihrer Partnerin!

	Ich Angabe in Stunden	Partner(in)
Einkaufen		
Hausarbeit		
Gartenarbeit		
Bauen und handwerkliche Tätigkeiten		
Kinderbetreuung zu Hause		
Pflege und Betreuung von anderen Haushaltsmitgliedern		
Versorgung Dritter (Verwandtschaft/Nachbarschaft) außerhalb des Haushaltes		
Begleitung der Kinder (Kindergarten/Schule/Sport/Freunde)		
Sonstiges, und zwar _____		

4.2 Üben Sie derzeit eine Erwerbstätigkeit oder Ausbildung aus? Wie viel Zeit pro Woche nimmt diese in Anspruch?

→ Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!

Art der Beschäftigung

Tatsächliche Arbeitszeit pro Woche
am Arbeits- / Ausbildungsort

Erwerbstätigkeit

Vollzeit erwerbstätig (mehr als 35 Stunden pro Woche)	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden
Teilzeit erwerbstätig (18- unter 35 Stunden pro Woche)	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden
Geringfügig erwerbstätig (bis 18 Stunden pro Woche)	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden

Ausbildung

Auszubildende/r, Praktikant/in.....	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden
Schüler/in, Student/in.....	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden

Nicht erwerbstätig

☐

} Bitte weiter mit
Frage 4.4!

4.3 In welcher beruflichen Stellung sind Sie derzeit beschäftigt?

→ Wenn Sie mehr als eine berufliche Tätigkeit ausüben, beantworten Sie die folgenden Fragen bitte nur für Ihre derzeitige berufliche Haupttätigkeit.

Arbeiter (auch in der Landwirtschaft)

Ungelernter Arbeiter.....
Facharbeiter, Meister.....

Selbständige

Selbständig in Handel, Dienstleistung o.ä. ...
Akademischer freier Beruf.....

Beamte (auch Richter/Berufssoldaten)

Einfacher Dienst.....
Mittlerer Dienst.....
Gehobener oder höherer Dienst.....

Angestellte

Angestellter mit einfacher Tätigkeit (z.B.
Verkäufer).....

Angestellter mit qualifizierter Tätigkeit (z.B.
Sachbearbeiter).....

Angestellter mit hochqualifizierter Tätigkeit oder
Leitungsaufgaben (z.B. Ingenieur,
Geschäftsführer).....

Sonstiges, und zwar:

4.4 Stationen in Ausbildung und Berufsleben in Berlin und Brandenburg seit 1995

→ Bei mehr als einer beruflichen Tätigkeit nennen Sie bitte nur die Stationen Ihrer Haupttätigkeit.

→ Verwenden Sie bitte für jede Station eine neue Zeile mit Jahresangabe.

→ Beginnen Sie mit Ihrer beruflichen Situation 1995 oder mit dem Zeitpunkt Ihres Umzugs nach Berlin oder Brandenburg, wenn Sie erst später zugezogen sind.

Jahr	Meine Tätigkeiten in Ausbildung und Beruf ab 1995 <u>oder</u> ab Umzug nach Berlin / Brandenburg	Arbeits- bzw. Ausbildungsort Gemeinde / Berliner Stadtbezirk / Ortsteil
------	---	--

1995-98	Azubi (Verlagskaufmann)	Berlin-Schöneberg	← Beispiele
1998	Großhandelskaufmann	Wildau	
2004	arbeitslos	--	

1995		

>> Wenn Sie zur Zeit nicht erwerbstätig sind, keine berufliche Ausbildung machen und auch keine Schule oder Universität besuchen, machen Sie bitte hier mit Frage 4.7 weiter! <<

4.5 Wie viel Zeit benötigen Sie für gewöhnlich, um von Ihrer Wohnung zu Ihrer Arbeits- oder Ausbildungsstätte (Berufliche Ausbildung / Schule / Universität) zu kommen?

→ Geben Sie bitte den einfachen und direkten Weg an!

_____ Stunde(n) _____ Minuten (Wegezeit zur Haupttätigkeitsstätte)

_____ Stunde(n) _____ Minuten (Wegezeit zu einer möglichen Zweittätigkeitsstätte)

Mein Arbeitsplatz befindet sich in meiner Wohnung ☐ → Bitte weiter mit Frage 4.7!

4.6 Wo befindet sich Ihre Arbeits- oder Ausbildungsstätte (Berufliche Ausbildung / Schule / Universität)?

	1. Tätigkeitsstätte	Mögliche zweite Tätigkeitsstätte
Art der Aktivität	<input type="checkbox"/> Arbeit <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> berufl. Ausbildung <input type="checkbox"/> Universität	<input type="checkbox"/> Arbeit <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> berufl. Ausbildung <input type="checkbox"/> Universität
Gemeinde / Berliner Stadtbezirk / Ortsteil		
Straße, Hausnummer (wenn Hausnummer nicht bekannt, dann bitte nächste Querstraße angeben)		
Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel zur Tätigkeitsstätte		
Pkw, Motorrad, Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliche Verkehrsmittel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges, und zwar:		
Wie viele Tage in der Woche fahren Sie zu der Tätigkeitsstätte?	_____ Tage	_____ Tage

4.7 Hat sich durch Ihren letzten Umzug der Weg zu Ihrer damaligen Arbeits- oder Ausbildungsstätte (Berufliche Ausbildung / Schule / Universität) verändert?

→ Wenn Sie mit Ihrem Partner / Ihrer Partnerin in einer gemeinsamen Wohnung leben, bitten wir auch um seine bzw. ihre Angaben!

→ Falls Sie mehr als eine Tätigkeit ausgeübt haben, machen Sie bitte nur Angaben zur Haupttätigkeit!

→ Bitte kreuzen Sie nur ein Kästchen an!

Mein Arbeitsweg...	
...hat sich verkürzt	<input type="checkbox"/>
...hat sich verlängert	<input type="checkbox"/>
...ist gleich geblieben	<input type="checkbox"/>
Ich hatte damals keinen Arbeits-/ Ausbildungsplatz.	<input type="checkbox"/>

Arbeitsweg Partner / Partnerin...	
...hat sich verkürzt	<input type="checkbox"/>
...hat sich verlängert	<input type="checkbox"/>
...ist gleich geblieben	<input type="checkbox"/>
Er/sie hatte damals keinen Arbeits-/ Ausbildungsplatz.	<input type="checkbox"/>
Ich habe den letzten Umzug nicht mit diesem/-r Partner/in gemacht.	<input type="checkbox"/>

4.8 Spielte bei der Entscheidung für Ihre jetzige Wohnung die schnelle Erreichbarkeit Ihrer Arbeits- oder Ausbildungsstätte (Berufliche Ausbildung / Schule / Universität) eine starke oder geringe Rolle?

→ Wenn Sie mit Ihrem Partner / Ihrer Partnerin in einer gemeinsamen Wohnung leben, bitten wir auch um seine bzw. ihre Angaben!

→ Falls Sie mehr als eine Tätigkeit ausgeübt haben, machen Sie bitte nur Angaben zur Haupttätigkeit!

→ Bitte kreuzen sie nur ein Kästchen pro Zeile an!

	Sehr stark	Eher stark	Teils teils	Eher gering	Sehr gering
Mein Arbeitsort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeitsort Partner(in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

>> Bei vielen Menschen, die mit Ihrem Partner bzw. Ihrer Partnerin zusammenleben, werden viele Entscheidungen gemeinsam getroffen. Daher bitten wir, wenn Sie mit Ihrem **Partner bzw. Ihrer Partnerin zusammenleben**, auch um die Beantwortung der folgenden **Partnerfragen**! Wenn Sie nicht mit Ihrem Partner bzw. Ihrer Partnerin in einer gemeinsamen Wohnung leben, machen Sie bitte mit Frage 5.1 weiter! <<

4.9 Übt Ihr Partner bzw. Ihre Partnerin derzeit eine Erwerbstätigkeit aus? Wie viel Zeit pro Woche nimmt diese in Anspruch?

→ Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!

Art der Beschäftigung

Tatsächliche Arbeitszeit pro Woche am Arbeits- / Ausbildungsort

Erwerbstätigkeit

Vollzeit erwerbstätig (mehr als 35 Stunden pro Woche)	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden
Teilzeit erwerbstätig (18- unter 35 Stunden pro Woche)	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden
Geringfügig erwerbstätig (bis 18 Stunden pro Woche)	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden

Ausbildung

Auszubildende/r, Praktikant/in.....	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden
Schüler/in, Student/in.....	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden

Nicht erwerbstätig

☐

} Bitte weiter mit Frage 4.11!

4.10 In welcher beruflichen Stellung ist Ihr Partner bzw. Ihre Partnerin derzeit beschäftigt?

→ Wenn er bzw. sie mehr als eine berufliche Tätigkeit ausübt, beantworten Sie die folgenden Fragen bitte nur für die derzeitige berufliche Haupttätigkeit.

Arbeiter (auch in der Landwirtschaft)

Ungelernter Arbeiter..... ☐

Facharbeiter, Meister..... ☐

Selbständige

Selbständig in Handel, Dienstleistung..... ☐

Akademischer freier Beruf..... ☐

Beamte (auch Richter/Berufssoldaten)

Einfacher Dienst..... ☐

Mittlerer Dienst..... ☐

Gehobener oder höherer Dienst..... ☐

Angestellte

Angestellter mit einfacher Tätigkeit (z.B. Verkäufer)..... ☐

Angestellter mit qualifizierter Tätigkeit (z.B. Sachbearbeiter)..... ☐

Angestellter mit hochqualifizierter Tätigkeit oder Leitungsaufgaben (z.B. Ingenieur, Geschäftsführer)..... ☐

Sonstiges, und zwar:

4.11 Stationen des Partners bzw. der Partnerin in Ausbildung und Berufsleben in Berlin und Brandenburg seit 1995 oder ab Einzug in die gemeinsame Wohnung

→ Bei mehr als einer beruflichen Tätigkeit nennen Sie bitte nur die Stationen der Haupttätigkeit.

→ Diese beruflichen Stationen sind nur für den Zeitraum relevant, in dem Sie als Paar eine gemeinsame Wohnung bewohnt haben.

Jahr	Tätigkeiten des Partners / der Partnerin in Ausbildung und Beruf <i>ab 1995 <u>oder</u> ab Umzug nach Berlin / Brandenburg</i>	Arbeits- bzw. Ausbildungsort Gemeinde / Berliner Stadtbezirk / Ortsteil	← Beispiele
1995-99	Studium	Berlin-Mitte	
1999-2000	arbeitssuchend		
2000 - heute	Angestellter Ingenieur	Berlin-Pankow	

1995		

5.2 Wo werden am häufigsten Bekleidungsartikel eingekauft? *Bitte tragen Sie maximal 5 Geschäfte ein.*

[illegible]

Im Folgenden würden wir gerne von Ihnen wissen, auf welche Weise Sie sich fortbewegen:

6.1 Welche Fahrzeuge besitzen Sie in Ihrem Haushalt?

→ Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!

- ☐ Autos (einschließlich Kombi / Van / Kleinbus) _____ (Anzahl)
☐ Motorräder _____ (Anzahl)
☐ Mopeds, Mofas _____ (Anzahl)
☐ Fahrräder _____ (Anzahl)

6.2 Besitzen Sie einen Führerschein?

→ Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!

- PKW-Führerschein ☐
 Motorrad-Führerschein ☐
 Moped/Mofa ☐
 keinen Führerschein ☐

6.3 Besitzen Sie eine Monats- oder Jahreskarte für öffentliche Verkehrsmittel?

Ja ☐ Nein ☐

6.4 Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel?

	täglich	mind. 1x pro Woche	mind. 1x pro Monat	seltener	nie
Auto (als Fahrer/in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto (als Mitfahrer/in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped / Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionalbahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.5 Wie gut finden Sie die folgenden öffentlichen Verkehrsmittel in Ihrem Wohnort, um Ihre üblichen Ziele zu erreichen?

	sehr gut	gut	teils, teils	schlecht	sehr schlecht	nutze ich nicht	nicht vorhanden
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionalbahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte nennen Sie Gründe für Ihre Bewertung:

Bus: _____

Regionalbahn: _____

S-Bahn: _____

6.6 Inwieweit treffen die folgenden Aussagen zu unterschiedlichen Verkehrsmitteln auf Sie zu?

→ Bitte kreuzen Sie in jeder Zeile je ein Kästchen an!

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft teils teils zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu
Ohne Auto könnte ich meinen Alltag nicht organisieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Manchmal gefällt es mir, ohne Ziel mit dem Auto durch die Gegend zu fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die vielen Autos führen zu einer Verschlechterung der Aufenthaltsqualität hier im Ort.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrten am Abend oder nachts in öffentlichen Verkehrsmitteln finde ich bedrohlich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der im Ort bestehende öffentliche Verkehr ist dem Auto hoffnungslos unterlegen, wenn ich irgendwo hin möchte.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wären die Radwege besser ausgebaut, würde ich häufiger Fahrrad fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradfahren ist in meiner Umgebung viel zu gefährlich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich gehe möglichst oft zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.7 Fühlen Sie sich in Ihrer täglichen Mobilität übermäßig eingeschränkt?

Ja ☐

Nein ☐



Nennen Sie bitte die Gründe (Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!):

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Kosten | <input type="checkbox"/> Zugänglichkeit (bauliche Hindernisse) |
| <input type="checkbox"/> Gesundheit | <input type="checkbox"/> Distanzen |
| <input type="checkbox"/> Sicherheit (Kriminalität) | <input type="checkbox"/> Zeitmangel |
| <input type="checkbox"/> Verkehrssicherheit | <input type="checkbox"/> Öffnungszeiten |
| <input type="checkbox"/> Persönliches | <input type="checkbox"/> fehlendes Verkehrsmittel |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____ | |



Die folgenden Fragen beziehen sich auf einige Ihrer Gewohnheiten und Einstellungen:

7.1 Wie oft üben Sie die folgenden Aktivitäten aus?

	oft	manchmal	selten	nie
Kunstaussstellungen oder Galerien besuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bücher lesen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
eine überregionale Tageszeitung lesen, z.B. die FAZ; Die Welt, Süddeutsche Zeitung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bekleidung kaufen in exklusiven Boutiquen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7.2 Inwieweit treffen die folgenden Aussagen auf Sie zu?

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu
Ich pflege einen gehobenen Lebensstandard.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich gehe viel aus.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich lebe nach religiösen Prinzipien.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich genieße das Leben in vollen Zügen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich halte an alten Traditionen meiner Familie fest.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mein Leben gefällt mir dann besonders gut, wenn ständig etwas los ist.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich will immer wieder neue Erfahrungen machen und mich weiterentwickeln.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich achte darauf, nach der neuesten Mode gekleidet zu sein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es ist mir wichtig, phantasievoll und schöpferisch zu sein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eine Familie zu haben, ist mein wichtigstes Lebensziel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7.3 Wenn Sie einmal in einem Restaurant richtig gut Essen gehen, wie viel Euro geben Sie dann maximal pro Person – inklusive Getränke – aus?

_____ €

Auf der letzten Seite möchten wir Sie noch um einige statistische Angaben bitten!

8.1 Sind Sie... ... weiblich ☐ ... männlich ☐?

8.2 In welchem Jahr sind Sie geboren? 19__

Wenn Sie mit Ihrem Partner bzw. Ihrer Partnerin in einer gemeinsamen Wohnung wohnen:

In welchem Jahr ist Ihr Partner bzw. Ihre Partnerin geboren? 19__

8.3 Welchen höchsten Schulabschluss haben Sie?

ohne Schulabschluss	<input type="checkbox"/>	Abitur/Fachhochschulreife	<input type="checkbox"/>
Volks-/Hauptschule, 8. Klasse	<input type="checkbox"/>	Fachhochschul-/Fachschul-/	<input type="checkbox"/>
Realschule / Mittlere Reife /	<input type="checkbox"/>	Hochschulabschluss	
Polytechnische Oberschule		sonstiges, und zwar:	_____

Wenn Sie mit Ihrem Partner bzw. Ihrer Partnerin in einer gemeinsamen Wohnung wohnen:

Welchen höchsten Schulabschluss hat Ihr Partner bzw. Ihre Partnerin?

ohne Schulabschluss	<input type="checkbox"/>	Abitur/Fachhochschulreife	<input type="checkbox"/>
Volks-/Hauptschule, 8. Klasse	<input type="checkbox"/>	Fachhochschul-/Fachschul-/	<input type="checkbox"/>
Realschule / Mittlere Reife /	<input type="checkbox"/>	Hochschulabschluss	
Polytechnische Oberschule		sonstiges, und zwar:	_____

8.4 Welchen Erwerbsstatus haben Sie?

<input type="checkbox"/> erwerbstätig	<input type="checkbox"/> Rentner/in
<input type="checkbox"/> in Ausbildung	<input type="checkbox"/> zurzeit arbeitslos
<input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender	<input type="checkbox"/> Hausfrau/-mann
<input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt (z.B. Erziehungsurlaub)	

8.5 Wie setzt sich Ihr Haushalt zusammen?

☐ **alleinlebend**, und zwar ☐ verwitwet ☐ geschieden ☐ ledig ☐ ledig mit fester Partnerbeziehung

☐ **alleinerziehend**, und zwar mit ____ Kind(ern). Alter der Kinder: ____, ____, ____, ____ Jahre

☐ **verheiratet**, und zwar ☐ ohne Kind ☐ mit ____ Kind(ern). Alter der Kinder: ____, ____, ____, ____ Jahre

☐ **Haushalt mit Partner/in**,
und zwar ☐ ohne Kind ☐ mit ____ Kind(ern). Alter der Kinder: ____, ____, ____, ____ Jahre

8.6 In welcher Gruppe liegt das monatlich verfügbare Haushaltsnettoeinkommen?

unter 500 €	<input type="checkbox"/>	2000 bis unter 2600 €	<input type="checkbox"/>	5500 bis unter 7500 €	<input type="checkbox"/>
500 bis unter 1100 €	<input type="checkbox"/>	2600 bis unter 3200 €	<input type="checkbox"/>	7500 bis unter 10000 €	<input type="checkbox"/>
1100 bis unter 1500 €	<input type="checkbox"/>	3200 bis unter 4000 €	<input type="checkbox"/>	10.000 € und mehr	<input type="checkbox"/>
1500 bis unter 2000 €	<input type="checkbox"/>	4000 bis unter 5500 €	<input type="checkbox"/>		

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

Wegeblätter

Wie sollen die Wegeblätter ausgefüllt werden?

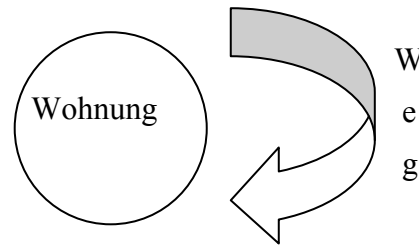
Bitte füllen Sie zwei Wegeblätter aus: das eine **am nächsten Werktag**, das andere **am nächsten Samstag**. Tragen Sie bitte die Wege ein, die Sie jeweils während dieser Tage zurücklegen. Nehmen Sie am Besten dieses Protokoll an diesen Tagen mit und tragen Sie darauf ein, was Sie unternehmen, wohin Sie gehen und welche Verkehrsmittel Sie nutzen, um Ihr Ziel zu erreichen, etc.

Insgesamt haben wir Ihnen Platz für zwölf Wege pro Tag gelassen. Sollten Sie am jeweiligen Tag mehr als zwölf Wege zurücklegen, schreiben Sie bitte Ihre zusätzlichen Wege auf ein Extrablatt.

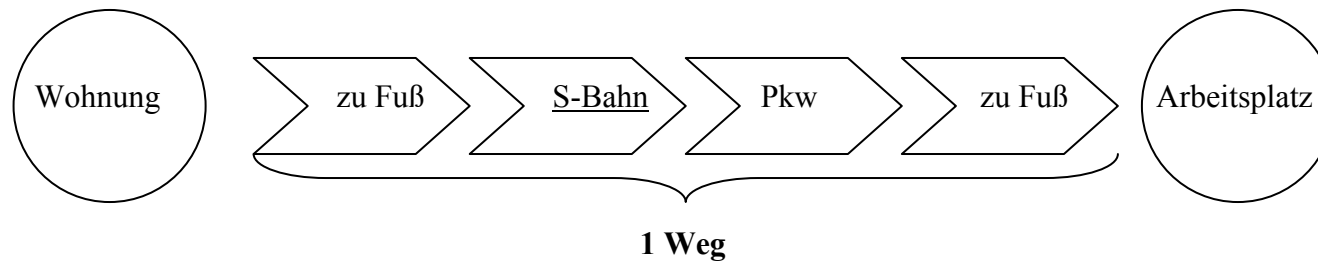
Was ist ein Weg?

- Alle Wege außerhalb Ihrer Wohnung, die Sie zu Fuß oder mit Verkehrsmitteln zurücklegen. Hin- und Rückwege sind dabei zwei Wege.
- Auch kurze Wege, Wegeetappen und Wege ohne ein bestimmtes Ziel sind als Wege aufzunehmen:
 - Kurze Wege: z.B. zum Bäcker um die Ecke gehen oder Zeitung beim Kiosk holen
 - Wegeetappen: z.B. die kurzen Besorgungen oder das Bringen der Kinder in den Kindergarten auf dem Weg zur Arbeit
 - Wege ohne ein bestimmtes Ziel: z.B. spazieren gehen oder Schaufensterbummel

Wege ohne bestimmtes Ziel:



- Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (z.B. S-Bahn → zu Fuß) bleibt es ein Weg. Werden verschiedene Verkehrsmittel von Ihnen benutzt, unterstreichen Sie bitte das für Sie wichtigste!



- Wenn Sie an dem betreffenden Tag überhaupt nicht unterwegs sind, kreuzen Sie bitte das entsprechende Kästchen oben auf dem jeweiligen Wegeblatt an und vermerken Sie bitte die Gründe.

- Bitte tragen Sie nur Ihre privaten Wege ein (z.B. den Weg zu / von Ihrer Arbeitsstätte sowie weitere private Wege). Wenn Sie hingegen beruflich regelmäßig bestimmte Wege zurücklegen (z.B. als Postbote, Taxifahrer, Handwerker), schreiben Sie diese bitte nicht auf.

Sind Sie derzeit durch eine Gehbehinderung eingeschränkt? ja ☐ nein ☐

Muster/ Beispiel zum Ausfüllen der Wegeblätter

	Welchen Zweck bzw. welches Ziel hatte dieser Weg? (z.B. zur Arbeit, Einkaufen, Bekannte besuchen, Sport, nach Hause)	Wo lag das Ziel? (bitte möglichst Ort bzw. Bezirk, Straße und Hausnummer notieren)	Wann sind Sie losgegangen oder gefahren? (Uhrzeit)	Wie sind Sie dort hin gekommen? (z.B. zu Fuß, Fahrrad, Bus, S-Bahn, Regionalbahn, Taxi, PKW-Fahrer, PKW-Beifahrer → bitte das wichtigste Verkehrsmittel unterstreichen	Wann sind Sie dort angekommen? (Uhrzeit)	Mit wem waren Sie unterwegs? (z.B. mit den Kindern, Partner, Freunde, Verein)	Wie oft legen Sie diesen Weg zurück? ___ x pro Woche, ___ x pro Monat, ___ x pro Jahr
	Muster / Beispiel:						
1	Zum Kindergarten	Neuenhagen, Rathausstr. 1	7:00	PKW-Fahrer	7:05	mit zwei Kindern	5 x pro Woche
2	Vom Kindergarten zur Arbeit	Berlin, Pankow, Breite Str. 15	7:10	PKW-Fahrer; <u>S-Bahn</u> ; zu Fuß	8:00	allein	5 x pro Woche
3	Von der Arbeit zum Bäcker	Berlin, Rathaus Passagen, Breite Str. 8	12:30	Zu Fuß	12:35	mit Kollegen	2 x pro Woche
4	Vom Bäcker zur Arbeit	Berlin, Pankow, Breite Str. 15	12:55	Zu Fuß	13:00	mit Kollegen	2 x pro Woche
5	Von der Arbeit zum Einkaufen	Eiche, Kaufpark Eiche, Landsberger Allee 17	17:00	Zu Fuß; <u>S-Bahn</u> ; PKW-Fahrer	18:30	allein	1 x pro Woche
6	Vom Einkaufen ins Eiscafé	Eiche, Kaufpark Eiche, Landsberger Allee 17	19:15	Zu Fuß	19:20	allein	2 x pro Monat
7	Vom Eiscafé nach Hause	Neuenhagen, Albersweiler Str. 30	19:30	PKW-Fahrer	19:45	allein	2 x pro Monat
8	Von zu Hause zum Nachbarn	Neuenhagen, Albersweiler Str. 70	20:30	Zu Fuß	20:35	mit Partnerin	7 x pro Jahr
9	Vom Nachbarn nach Hause	Neuenhagen, Albersweiler Str. 30	22:15	Zu Fuß	22:20	mit Partnerin	7 x pro Jahr

Ihre Wege außer Haus am folgenden **Werktag: ____ . Oktober 2007** (bitte Hin- und Rückwege eintragen)

Wenn Sie erwerbstätig sind: Ist der heutige Tag ein üblicher Arbeitstag? ja ☐ nein ☐

Ich habe an diesem Tag meine Wohnung nicht verlassen. ☐ Warum nicht? _____

Falls Sie Ihren ersten Weg nicht von zu Hause beginnen, geben Sie bitte Ihre Startadresse an: _____

	Welchen Zweck bzw. welches Ziel hatte dieser Weg? (z.B. zur Arbeit, Einkaufen, Bekannte besuchen, Sport, nach Hause)	Wo lag das Ziel? (bitte möglichst Ort bzw. Bezirk, Straße und Hausnummer notieren)	Wann sind Sie losgegangen oder gefahren? (Uhrzeit)	Wie sind Sie dort hin gekommen? (z.B. zu Fuß, Fahrrad, Bus, S-Bahn, Regionalbahn, Taxi, PKW-Fahrer, PKW-Beifahrer → <i>bitte das wichtigste Verkehrsmittel unterstreichen</i>)	Wann sind Sie dort angekommen? (Uhrzeit)	Mit wem waren Sie unterwegs? (z.B. mit den Kindern, Partner, Freunde, Verein)	Wie oft legen Sie diesen Weg zurück? ____x pro Woche, ____x pro Monat, ____x pro Jahr
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							

Ihre Wege außer Haus am **Samstag, dem ____ . Oktober 2007** (bitte Hin- und Rückwege eintragen)

Wenn Sie erwerbstätig sind: Würden Sie diesen Tag als „Arbeitstag“ bezeichnen?

ja ☐ nein ☐

Ich habe an diesem Tag meine Wohnung nicht verlassen. ☐

Warum nicht? _____

Falls Sie Ihren ersten Weg nicht von Hause beginnen, geben Sie bitte Ihre Startadresse an: _____

	Welchen Zweck bzw. welches Ziel hatte dieser Weg? (z.B. zur Arbeit, Einkaufen, Bekannte besuchen, Sport, nach Hause)	Wo lag das Ziel? (bitte möglichst Ort bzw. Bezirk, Straße und Hausnummer notieren)	Wann sind Sie losgegangen oder gefahren? (Uhrzeit)	Wie sind Sie dort hin gekommen? (z.B. zu Fuß, Fahrrad, Bus, S-Bahn, Regionalbahn, Taxi, PKW-Fahrer, PKW-Beifahrer → <i>bitte das wichtigste Verkehrsmittel unterstreichen</i>)	Wann sind Sie dort angekommen? (Uhrzeit)	Mit wem waren Sie unterwegs? (z.B. mit den Kindern, Partner, Freunde, Verein)	Wie oft legen Sie diesen Weg zurück? ____x pro Woche, ____x pro Monat, ____x pro Jahr
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							

Leitfaden für qualitative Interviews

Einstiegsfragen:

- Wohnsituation: Wohndauer, Umzugsgründe (Bezug zum Wohnort schon vor Umzug vorhanden?)
- persönliches Freizeitempfinden

Freizeitwege:

- Wie wird Freizeit verbracht (z.B. Aktivitäten)?
- Wo werden diese Aktivitäten durchgeführt?
- Bedeutung einzelner Zielräume genauer identifizieren (Wohnort, Berlin, Nachbarorte, entferntes Umland etc.)
- Warum gerade dort? Weshalb an anderen Orten nicht?
- Verkehrsmittelwahl; Alternativen zum Pkw?
- Veränderungen bei den Freizeitwegen: vor dem Umzug – heute?

Freizeiteinrichtungen im Wohnort und Umland:

- Gibt es Veränderungen des Freizeitangebots? Welche?
- Sind Freizeiteinrichtungen in den letzten Jahren neu entstanden? Welchen Einfluss hat dies auf Ihre Nutzung?
- Zufriedenheit mit dem Freizeitangebot; welche konkreten Wünsche

spezifische Freizeitaspkte:

- Kopplungen der Freizeitwege mit anderen Wegen?
- Nutzung von / Wunsch nach Angebotsvielfalt an einem Ort (Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten)
- Planung von Freizeitaktivitäten (wer im Haushalt plant? Wie lange vorher? Was wird geplant?)
- Zufriedenheit mit Menge der Freizeit